



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 39]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मार्च 31, 2005/चैत्र 10, 1927

No. 39]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 31, 2005/CHAITRA 10, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 मार्च, 2005

सं. टीएएमपी/23/2003-डब्ल्यूएस.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अधीन भारत सरकार, नौवहन सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारण हेतु एतद्वारा निम्नलिखित संशोधित दिशानिर्देश अधिसूचित करता है:—

## प्रस्तावना

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएएमपी) ने महापत्तनों और इन पत्तनों में स्थित निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क विनियमन की अवधारणाओं, सिद्धांतों, दृष्टिकोणों और तौर-तरीकों पर विचार करने के लिए फरवरी, 1998 में चेन्नई में एक राष्ट्रीय स्तर की कार्यशाला आयोजित की थी। कार्यशाला में आयोजित चर्चाओं के परिणामस्वरूप प्रशुल्क विनियमन हेतु दिशानिर्देशों का एक सैट स्वीकार किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा इन दिशानिर्देशों का अभी तक सामान्यतः अनुसरण किया जा रहा है और अनुवर्ती प्रशुल्क आदेशों के माध्यम से विभिन्न अन्य सिद्धांत भी तैयार किए गए हैं।

2. वर्तमान दिशानिर्देशों की समीक्षा करने की कार्यवाई लगभग छह वर्ष बीतने के बाद आरंभ की गई थी। इस अवधि के दौरान टीएएमपी ने पर्याप्त अनुभव प्राप्त किया और विभिन्न मुद्दों का सामना किया। समीक्षा के दौरान इन सब पर विचार किया गया था।

3.1 प्रारंभ में, पत्तन प्रशुल्क के विनियमन से संबंधित विभिन्न मुद्दों, जिनकी प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में और सुधार लाने के लिए अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है, की पहचान करने के लिए पत्तन एवं नौवहन उद्योग से चुनिंदा व्यक्तियों के साथ दिनांक 22 अप्रैल, 2003 को मुम्बई में एक प्रारंभिक परिचर्चा सत्र आयोजित किया गया था। प्रारंभिक परिचर्चा में भाग लेने वाले व्यक्तियों की सूची अनुबंध-1 में दी गई है।

3.2 अध्यक्ष (टीएएमपी) ने भारतीय पत्तन संघ द्वारा दिनांक 2 जुलाई, 2003 को आयोजित बैठक में इस संबंध में सभी पत्तनों के अध्यक्षों के साथ बाद में विचार-विमर्श किया था। इन बैठकों से उपजे विविध विचारों और मतों के आधार पर एक विस्तृत परिचर्चा-पत्र तैयार किया गया था।

4.1 इस प्राधिकरण की सरकारी वेब-साइट में दर्शाने के अलावा यह परिचर्चा-पत्र सभी महापत्तन न्यासों, निजी टर्मिनल परिचालकों, पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों, महापत्तन प्रयोक्ताओं और अन्य संबंधित संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था ।

4.2 परामर्श किए गए विभिन्न संगठनों की सूची अनुबंध-11 में दी गई है ।

4.3 बाद में, कोलकाता, चेन्नई और मुंबई में निम्नलिखित समय-सारणी के अनुसार परामर्श बैठकें आयोजित की गई थीं :-

पत्तन का नाम	स्थान	तारीख
चेन्नई, तूतीकोरन, विशाखापट्टणम और कोचीन	चेन्नई	16 सितम्बर, 2003
कोलकाता और पाराद्वीप	कोलकाता	23 सितम्बर, 2003
मुम्बई, कंडला, जवाहरलाल नेहरू, मुरुगांव और न्यू मंगलौर	मुम्बई	30 सितम्बर, 2003 और 1 अक्टूबर, 2003

4.4 संयुक्त सचिव (पत्तन), नौवहन मंत्रालय ने चेन्नई में आयोजित परामर्श बैठक में भाग लिया और जबकि सचिव (नौवहन) ने मुम्बई में आयोजित बैठक में भाग लिया था ।

4.5 विभिन्न संगठनों से विविध मुद्दों पर प्राप्त लिखित टिप्पणियों और परामर्श बैठकों में प्रस्तुत अनुरोधों को रिकार्ड में दर्ज किया गया था ।

5.1 इस प्राधिकरण ने स्वतंत्र रूप से निम्नलिखित अध्ययन किए थे :-

- महापत्तन प्रशुल्कों में निवेशों पर अनुमत्य आय के संबंध में क्रिसिल एडवाइजरी सर्विसिज द्वारा अध्ययन ।
- पोत-प्रशुल्कों में परस्पर आर्थिक-सहायता के संबंध में क्रिसिल एडवाइजरी सर्विसिज द्वारा अध्ययन ।
- तूतीकोरन पत्तन न्यास के भूतपूर्व अध्यक्ष श्री एस. मच्छेन्द्रनाथन की अध्यक्षता में कंटेनर टर्मिनलों के लिए दक्षत-सम्बद्ध प्रशुल्क स्कीम पर कार्यदल ।
- राष्ट्रीय पत्तन प्रबंध संस्थान, चेन्नई के भूतपूर्व निदेशक श्री आर.जे.एन. पिल्लै की अध्यक्षता में महापत्तनों में कार्गो प्रहस्तन श्रमिक लेवी पर कार्यदल ।

5.2 इन अध्ययन रिपोर्टों में की गई सिफारिशों के प्रमुख मुद्दों को टिप्पणियों के लिए परिचालित परिचर्चा-पत्र में शामिल किया गया था । इसके अलावा, "निवेशों पर अनुमत्य आय संबंधी अध्ययन" और "पत्तन प्रशुल्कों में परस्पर आर्थिक-सहायता" से संबंधित रिपोर्टें संबंधित संगठनों को अलग से परिचालित की गई थीं । निवेशों पर अनुमत्य आय संबंधी सिफारिशों पर विचार-विमर्श करने के लिए 1 जुलाई, 2003 को एक बैठक आयोजित की गई थी । परस्पर आर्थिक-सहायता से संबंधित मुद्दों पर दिनांक 20 सितम्बर, 2003 को भारतीय पत्तन संघ द्वारा आयोजित परस्पर परिचर्चा सत्र में विचार किया गया था ।

6. परामर्श प्रक्रिया के दौरान प्राप्त टिप्पणियों और सुझावों तथा उपर्युक्त अध्ययनों की रिपोर्टों में की गई सिफारिशों पर विचार करते हुए प्रशुल्क विनियमन संबंधी वर्तमान दिशानिर्देशों की समीक्षा की गई थी । इस प्राधिकरण ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के मसौदा सैट को दिनांक 20 जनवरी, 2004 को आयोजित अपनी बैठक में अंतिम रूप दिया था ।

7. यह सुनिश्चित करने के लिए कि संशोधित मसौदा दिशानिर्देश सरकार की नीति के अनुरूप होंगे, इसलिए विभिन्न संगठनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों के सारांश के साथ मसौदा दिशानिर्देश सरकार को उसके विचारार्थ प्रस्तुत

किए गए थे । दिनांक 2 जून, 2004 और 16 जून, 2004, 28 जून, 2004, 1 सितम्बर, 2004, 23 नवम्बर, 2004 और 17 दिसम्बर, 2004 को सचिव (नौवहन) की अध्यक्षता में आयोजित बैठकों में मसौदा दिशानिर्देशों पर विस्तृत चर्चा की गई थी, जिसमें टीएएमपी के अध्यक्ष तथा निदेशक के अलावा नौवहन मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों/विभिन्न महापत्तन न्यासों के अध्यक्षों, भारतीय पत्तन संघ और भारतीय निजी पत्तन एवं टर्मिनल संघ ने भाग लिया था। आईपीए और आईपीपीटीए द्वारा प्रस्तुत लिखित अनुरोधों पर भी विधिवत विचार किया गया था । इन बैठकों में सरकार द्वारा लिए गए निर्णयों के आधार पर मसौदा दिशानिर्देश संशोधित किए गए थे और सुनिश्चित किए गए थे । महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए भारत सरकार, नौवहन सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश जारी किए हैं और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को उन्हें अधिसूचित करने का निदेश दिया है ।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशानिर्देश

#### I. सामान्य

##### 1. प्रारंभिक

- 1.1. इन दिशानिर्देशों को "महापत्तनों में प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशानिर्देश, 2004" कहा जाएगा ।
- 1.2. ये दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे और जब तक महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा पहले समीक्षा नहीं की जाए अथवा विस्तार नहीं किया जाए, ये 5 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगे ।
- 1.3. ये उन सभी महापत्तनों, जिन पर समय-समय पर यथा संशोधित महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 के प्रावधान लागू हैं अथवा लगाए जाते हैं और बीओटी/बीओओटी अथवा सरकार द्वारा अपनाई गई निजीकरण व्यवस्था के अधीन इन पत्तनों (यहां इसमें इसके बाद पत्तनों के रूप में उल्लिखित) में कार्यरत निजी टर्मिनलों और उक्त अधिनियम की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत अन्य सेवा प्रदायकों पर लागू होंगे ।
- 1.4.1. ये दिशानिर्देश अन्य बातों के साथ-साथ साधारणतया निम्नलिखित के संबंध में लागू होंगे :
  - (i) महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथानिर्दिष्ट प्रदान की गई सुविधाओं अथवा प्रदान की गई सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा लगाए गए प्रशुल्क का विनियमन ।
  - (ii) पत्तन के स्वामित्व में अथवा कब्जे वाली संपत्तियों अथवा पत्तन की सीमाओं के भीतर अथवा पत्तन के समीपस्थ किसी स्थान के प्रयोग के लिए उक्त अधिनियम की धारा 49 के अधीन प्रभाइों का नियतन ।
  - (iii) पायलिटेज, कर्षण, बांधने, पुनः बांधने, हुकिंग और मापन तथा पोतों को प्रदान की गई अन्य सेवाओं के लिए क्रमशः धारा 49 (क) और 49 (ख) के अधीन और पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों पर पत्तन बकाया का नियतन ।
  - (iv) सेवाओं के संयोजन के लिए उक्त अधिनियम की धारा 50 के अधीन समेकित दरों के मान का नियतन ।
  - (v) प्रशुल्क/प्रभार/फीस/देयताओं के लागू होने को नियंत्रित करने वाली शर्तें ।
- 1.4.2. फरवरी, 1998 में अपनाए गए पूर्व दिशानिर्देशा अधिक्रमित होते हैं । तथापि, विभिन्न प्रशुल्क आदेशों के माध्यम से तैयार किए गए सिद्धांत संगत सीमा और इन दिशानिर्देशों द्वारा विशेष रूप से अधिक्रमित नहीं होने तक लागू होना जारी रहेंगे । तैयार किए गए सिद्धांतों का एक सार अथवा डाइजेस्ट आवधिक रूप से प्रकाशित किया जाएगा ।

- 1.5 जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, यहां प्रयुक्त विभिन्न शब्दों की वही परिभाषा होगी, जो समय-समय पर यथासंशोधित महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 और भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 में है ।
- 1.6 अगर इन दिशानिर्देशों को लागू करने में कोई कठिनाई उत्पन्न होती है तो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रभावित होने वालों को उचित अवसर देने के बाद स्वयं अपने प्रस्ताव पर अथवा अन्यथा कठिनाई को हटाने के लिए आवश्यक प्रतीत होने वाले इन दिशानिर्देशों के असंगत ऐसे आदेश कर सकता है ।
- 1.7 महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण लिखित में दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए स्वयं अपनी ओर से अथवा संबंधित पक्षों द्वारा उसके समक्ष दिए गए आवेदन पर किसी पत्तन अथवा पत्तनों के समूह पर इन विनियमों के किसी प्रावधान के लागू होने से छूट दे सकता है ।
2. भूमिका और समग्र दृष्टिकोण
- 2.1 महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रशुल्क ढांचे को युक्तिसंगत और प्रशुल्क निर्धारण प्रणाली को सरल तथा कारगर बनाएगा ।
- 2.2 प्रशुल्क निर्धारित करने में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण निम्नलिखित द्वारा दिशानिर्देशित होगा :
- पोतवणिकों/परेषितियों और अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं का हित संरक्षण ।
  - पत्तन को उचित और सही लाभ सुनिश्चित करना ।
  - कारक, जो प्रतिस्पर्धा, संसाधनों का सस्ता प्रयोग, कार्यनिष्पादन में क्षमता और इष्टतम निवेश प्रोत्साहित करेंगे ।
  - स्थापित लागत-निर्धारण विधियां (लागत वृद्धि दृष्टिकोण सहित) और मूल्यनिर्धारण सिद्धांत ।
  - महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम की धारा 111 के अधीन केंद्र सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देश ।
  - अपने कार्यों का निर्वहन करते समय पारदर्शिता और भागीदारी दृष्टिकोण सुनिश्चित करना ।
  - प्रशुल्क में वृद्धि का प्रयोग पत्तनों की प्रचालनात्मक क्षमता सुधारने के लिए किया जाएगा ।
  - समग्र दीर्घावधिक उद्देश्य प्रतिस्पर्धी मूल्य निर्धारण की ओर बढ़ना और भारतीय पत्तनों के कार्यनिष्पादन को अंतर्राष्ट्रीय रूप से प्रतिस्पर्धी स्तर तक ले जाना होगा ।
- 2.3 महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण सभी पत्तनों में प्रशुल्क निर्धारण का सामान्यतया समरूप मानदंड, संकल्पना, सिद्धांत और दृष्टिकोण लागू करेगा ।
- 2.4 1 महापत्तन प्राधिकरण लगाई गई पूंजी दृष्टिकोण पर मौजूदा पत्तनवार लागत वृद्धि लाभ जारी रखेगा । पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक संघटक की मानकीय लागत तैयार करने का प्रयास किया जाएगा । एक ही आपरेटर की क्षमता/उत्पादकता में सुधार के कारण लागत में कमी प्रोत्साहित करने के लिए प्रशुल्क की प्रत्येक आवधिक समीक्षा के समय पिछले चक्र में क्षमता सुधार के कारण प्राप्त हुई वास्तविक लागत की कमी पर विचार किया जाएगा । क्षमता के लिए बेंचमार्क तत्काल पूर्व प्रशुल्क वैधता चक्र में प्राप्त उसी टर्मिनल पर समान आपरेटर के पूर्व कार्यनिष्पादन का औसत होगा । इसलिए, इसमें स्वामाविक रूप से किसी टर्मिनल में एक आपरेटर की उसी अथवा अन्य टर्मिनलों में उसी अथवा विभिन्न आपरेटरों, चाहे उसी पत्तन में हो या नहीं, से तुलना शामिल नहीं होगी । अनुवर्ती प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु आश्रित रहने वाले व्यय के संगत अनुमानों में ऐसी लागत की कमी के केवल 50% पर विचार किया जाएगा । यह उल्लेखनीय है कि इस दृष्टिकोण का परिणाम इन दिशानिर्देशों में अन्यत्र निर्धारित अधिकतम अनुमेय सीमा की वृद्धि होगा और उसका कोई नियंत्रण प्रभावी नहीं होगा ।

#### उदाहरण:

मान लें मद 'क' पर व्यय 1000/-रुपए के पूर्व स्तर से घटकर 900/-रुपए हो जाता है और यह स्थापित

हुआ था कि लागत की यह कमी क्षमता सुधार के कारण थी। अगले प्रशुल्क चक्र के लिए मद 'क' के अधीन व्यय के अनुमान के लिए आधार 950/-रुपए [900+(1000-900) का 50%] के रूप में माना जाएगा न कि 900/-रुपए।

- 2.4.2 महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह सुनिश्चित करने के लिए कि अक्षमताएं, खर्चीला प्रयोग/पद्धति अथवा आधिक्य प्रयोक्ताओं को नहीं दिए जाते हैं, लागतों और निवेशों के औचित्य की जांच करेगा।
- 2.5.1 यातायात संबंधी पूर्वानुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में पूर्वानुमानों और वर्तमान/प्रत्याशित वृद्धि के अनुरूप होने चाहिए। आय का पूर्वानुमान तदनुसार डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय पर विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के प्रभाव को देखते हुए किया जाना चाहिए। व्यय संबंधी पूर्वानुमान भी वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के चालू घट-बढ़ के संदर्भ में मूल्य में घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए।
- 2.5.2 मजूरी/पेंशन की बकाया राशि, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की प्रतिपूर्ति, पूर्व देयता के लिए पेंशन निधि को अंशदान आदि जैसे एककालिक व्यय प्रशुल्क के निर्धारण के समय स्वीकार्य लागत के रूप में अनुमत्य नहीं होंगे। अगर यह पाया जाता है कि विशेष रूप से निर्धारित निधियां अथवा किए गए प्रावधानों के अतिरिक्त संग्रहीत अधिशेष/प्रारक्षित निधियां उन्हें पर्याप्त रूप से अथवा किसी अन्य उचित कारणों के लिए पूरा नहीं कर सकती तो सीमित अवधि के लिए एक विशेष दर ऐसी देयताओं को पूरा करने के लिए निर्धारित की जा सकती है।
- 2.6.1 कार्गो मिश्रण में परिवर्तन अथवा प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों के कारण अधिशेष हुई मानवशक्ति की लागत (क) संपदा किराया/प्रीमियम, (ख) संग्रहीत प्रारक्षित निधियों आदि जैसे गैर-यातायात राजस्व स्रोतों की तुलना में विमाजित की जाए। अधिशेष मानवशक्ति की लागत का शेष, अगर कोई हो, को एक पारदर्शी तरीके से संपूर्ण यातायात राजस्व पर विस्तारित करने की अनुमति दी जाएगी।
- 2.6.2 विभिन्न सेवाओं/प्रचालनों के लिए काम पर लगने वाली मानवशक्ति का पैमाना/आधार विभिन्न समझौतों पर आधारित पत्तन द्वारा अपनाए गए स्तरों पर माना जाएगा। प्रचालनों में प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों से महापत्तन न्यासों को विभिन्न प्रचालनों की अवधि और गति का अध्ययन करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और कानून की विधिवत प्रक्रिया के बाद तदनुसार नियमित रूप से काम पर लगने वाली मानवशक्ति का पैमाना/आधार समायोजित करना चाहिए। निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में रियायत करार में संगत प्रावधान और सरकार की नीतियां लागू होंगी।
- 2.6.3 जब किसी पत्तन द्वारा कार्गो-प्रहस्तन उपस्कर, फ्लोटिंग क्राफ्ट और अन्य परिसंपत्तियां प्रतिस्थापित की जाती हैं, तब ऐसी परिसंपत्तियों के लिए प्रशुल्क वास्तविक राशि और व्यय, जो उपस्कर/जलयान/अन्य परिसंपत्तियों को किराए पर लेने और प्रचालित करने के लिए किया जा सकता है, के बीच न्यूनतम लागत विकल्प पर विचार करते हुए नियत किया जाएगा। इसी प्रकार, पत्तनों को मामला-दर-मामला आधार पर बाह्य रूप से सौंपने की तुलना में आंतरिक रूप से मरम्मत कराने के लिए लागत-आधारित विश्लेषण की निरंतर आधार पर जांच करनी होगी।
- 2.7.1 परिसंपत्तियों के मूल्यहास के प्रयोजनार्थ, कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदण्डों का अनुपालन करते हुए सीधी रेखा विधि की अनुमति पत्तन न्यासों के मामले में दी जाएगी। निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंड के आधार, इनमें से जो भी अधिक हो, के साथ सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी।
- 2.7.2 निजी टर्मिनलों के मामले में अगर परिसंपत्तियों को करार के अनुसार रियायत अवधि के दौरान प्रतिस्थापित किया जाता है, तो संपूर्ण पूंजीगत लागत के मूल्यहास की अनुमति शेष रियायत अवधि में दी जाएगी, अगर (i) परिसंपत्तियों की रियायत अवधि के अंत में अवशिष्ट समयावधि होगी और (ii) भूस्वामी पत्तन द्वारा लाइसेंसधारी को कोई प्रतिपूर्ति देय नहीं है, जब ऐसी परिसंपत्तियों को रियायत अवधि के अंत में अधिग्रहीत किया जाता है।

- 2.8.1 निजी प्रचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय "रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा" की सरकार द्वारा नौवहन मंत्रालय में उनके दिनांक 29 जुलाई, 2003 के अपने आदेश सं० पीआर-14019/6/2002-पीजी द्वारा यथानिर्णीत प्रशुल्क के संगणन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी। उन बीओटी मामलों, जहां बोली प्रक्रिया को दिनांक 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था, में प्रशुल्क संगणन अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को हिसाब में नहीं लेने के कारण प्रचालक को संभावित हानि से बचाने के लिए ऐसे तरीके से प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को हिसाब में लिया जाएगा। तथापि, इसकी अनुमति उस अवधि के लिए दी जाएगी, जब तक ऐसी हानि उत्पन्न होगी। यह लागू नहीं होगा, अगर "रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा" को मानने पर रियायत करार में प्रावधान है।
- 2.8.2 निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके 'सहयोगी संगठन' (समय-समय पर यथा संशोधित आय कर अधिनियम की धारा 92(क) के अधीन यथापरिभाषित) को देय 'तकनीकी सेवा फीस' प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार नहीं किया जाएगा, अगर उसका औचित्य 'आपसी संबंध' के मानदंड का प्रयोग करते हुए स्थापित नहीं होता है।
- 2.8.3 मालिक पत्तन न्यास द्वारा प्राप्त राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी का प्रयोग अधिशेष श्रमिक, अगर कोई हो, की लागत पूरी करने के लिए पहले किया जाना चाहिए। 5 वर्ष की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजनार्थ एस्क्रो खाते में कम से कम 50% शेष रखा जाना चाहिए। इस एस्क्रो खाते में प्राप्ति को प्रशुल्क नियतन कार्य के लिए पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में नहीं माना जाएगा। तथापि, इस एस्क्रो खाते से किया गया निवेश आरओसीआई के योग्य नहीं होगा, जब इस एस्क्रो खाते द्वारा इस प्रकार निधिपोषित सुविधाओं का प्रयोग किया जाता है और उसका प्रशुल्क नियत किया जाता है। बशर्ते कि संपूर्ण प्राप्ति को प्रशुल्क नियतन के लिए पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में माना जाएगा, अगर एस्क्रो खाते में निधियों का उपयोग निर्दिष्ट समय के भीतर वर्णित प्रयोजन के लिए नहीं किया गया पाया जाता है।
- 2.9.1 महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों दोनों के लिए लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीआई) की अनुमति पूंजीगत परिसंपत्ति मूल्य निर्धारण मॉडल (सीएपीएम) के अनुसार नियत समान कर-पूर्व दर पर दी जाएगी। मुख्य मापदंड, जो सीएपीएम के अधीन पूंजी की लागत निर्धारित करते हैं, निम्नानुसार हैं:-
- जुलाई-दिसम्बर, 2004 की अवधि की तुलना में 10 वर्ष की अवशिष्ट परिपक्वता वाले भारत सरकार के बाण्डों पर लेन-देन-भारांकित आय पर आधारित मानी गई जोखिम मुक्त दर (आरएएफ) 6.35% है।
  - भारत के परिप्रेक्ष्य में जोखिम प्रीमियम परिकलित करने की विभिन्न विधियों की समीक्षा पर आधारित बाजार जोखिम प्रीमियम (आरएम-आरएफ), जो इस समय 7.15% पर अनुमानित है;
  - पत्तन क्षेत्र और अन्य घरेलू क्षेत्र की कंपनियों की परिसंपत्ति बीटा की समीक्षा पर आधारित इक्विटी बीटा (बीई), जो इस समय 0.84 पर अनुमानित है;
  - इस समय यथा आकलित पत्तन क्षेत्र के जोखिम परिदृश्य पर आधारित ऋण जोखिम प्रीमियम (आरडी), 'निवेश श्रेणी' के रूप में 5.55% माना गया है।
  - उद्योग के लिए ऋण-इक्विटी अनुपात, जिसका अनुपात इस समय 1:1 है; और
  - आय कर अधिनियम और उसके अधीन नियमों के अनुसार लागू निगमित कर दर।
- 2.9.2 इस प्रकार नियत दर, जो इस समय 15% प्रतिवर्ष है, की समीक्षा की जाएगी और अगर अवश्य हुआ तो मुख्य मापदंडों में परिवर्तन को ध्यान में रखकर वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में अर्थात् प्रत्येक वर्ष अप्रैल में संशोधित किया जाएगा। अगर परिणामी भिन्नता 1% से कम है तो मौजूदा दर अपरिवर्तित जारी रहेगी।

- 2.9.3. लगाई गई पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियाँ (सकल ब्लॉक घटा मूल्यहास घटा चालू कार्य) जमा कार्यशील पूंजी शामिल होगी ।
- 2.9.4. पूंजी आधार के औचित्य का आकलन किया जाएगा । पूर्णतः चालू व्यवसाय परिसंपत्तियों, जिन्हें पत्तन व्यवसाय के लिए यथा सृजित के रूप में प्रत्यक्षतः अभिज्ञात किया जा सकता है और जो प्रयोग में हैं, की लागत पर ही लगाई गई पूंजी पर अनुमेय मूल्यहास और आय का पस्किशन करते समय विचार किया जाएगा ।
- 2.9.6. क्षमता सृजन के लिए किए गए/प्रस्तावित नए निवेश के औचित्य का आकलन (i) इकाई प्रचालन लागत में कमी, अगर कोई हो, (ii) सृजित/पूर्वानुमानित अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय, (iii) प्रचालनात्मक क्षमता में सुधार, (iv) इन सभी कारकों अथवा किसी एक के संयोजन के आधार पर किया जाएगा । सरकार/पत्तन न्यास बोर्डों/वित्तीय संस्थाओं द्वारा आश्रित परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट का अगर आवश्यक हो अवलोकन किया जाएगा ।
- 2.9.7. व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों/सुविधाओं (जैसे पत्तन कर्मचारियों के लिए क्वार्टर/स्कूल/अस्पताल), जिनका व्यवसाय में प्रत्यक्षतः प्रयोग नहीं किया जा सकता, परंतु जिनका सृजन व्यवसाय की सहायता के लिए किया गया है, की लागत पर आय की अनुमति जोखिम मुक्त दर पर दी जाएगी । ऐसी परिसंपत्तियों पर परिवर्तनीय और नियत प्रचालन व्यय पर प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ यथा स्वीकार्य लागत के रूप में विचार किया जाएगा ।
- 2.9.8. पत्तन के प्रचालन से प्रत्यक्षतः असंबद्ध अथवा यहां तक कि अप्रत्यक्षतः संबद्ध सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ/सुविधाएं परंतु उस स्थान, जहां पत्तन स्थित है, के समुदाय के सामाजिक दायित्व/आवश्यकताओं जैसे स्टेडियम, सड़क को चौड़ा करने, सड़क की प्रकाश व्यवस्था को पूरा करने के लिए जिनका सृजन किया गया है और वे परिसंपत्तियाँ जिनका सृजन नगरपालिका कार्यों जैसे अन्य गैर-पत्तन कार्यों के लिए किया गया है, किसी आरओसीई के योग्य नहीं होंगी । अगर सृजित किसी सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति के प्रयोक्ताओं के 75% से अधिक पत्तन के कर्मचारी हैं तो ऐसी परिसंपत्तियों को व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्ति के रूप में श्रेणीकृत किया जाएगा । यहां तक कि उस पर परिवर्ती और नियत प्रचालन व्यय की अनुमति सीमित अवधि के लिए ही प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में दी जाएगी, ताकि कार्यकलापों को स्वतः बनाए रखने के प्रयास होते रहें ।
- 2.9.9. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह सुनिश्चित करने के लिए मालसूची, विविध देनदार, नकद शेष आदि जैसी कार्यशील पूंजी की विभिन्न मदों के औचित्य की जांच करेगा कि यह अनुचित रूप से विस्तारित नहीं है और यह समय-समय पर वह सीमा निर्धारित करेगा, जहां तक ऐसे शेष को कार्यशील पूंजी और उस पर आय के परिकलन के लिए स्वीकार्य माना जाएगा । प्रारंभ में, पूंजीगत कल-पुर्जों के लिए मालसूची की सीमा एक वर्ष की औसत खपत होगी और मालसूची की अन्य मदों के मामले में सीमा ईंधन को छोड़कर भंडार की छः महीने की औसत खपत होगी । बीमागत कल-पुर्जे उपस्कर अधिप्राप्ति लागत का भाग होंगे । विविध देनदार शेष पर सीमा दो महीने की संपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे सीमांत प्रभार होगी और नकद शेष पर सीमा एक महीने का नकद व्यय होगी ।
- 2.9.10. अनुमत्य आय बर्थ की लंबाई और प्रदान की गई अन्य सुविधाओं/उपस्करों पर विचार करते हुए उनके द्वारा यथाआकलित पत्तन/टर्मिनल की क्षमता के उपयोगिता कारक से संबद्ध होगी । संकुलन से बचने और अतिरिक्त सुविधाओं के सामयिक विकास के लिए अतिरिक्त क्षमता बनाए रखने वाले पत्तनों की सरकारी नीति के अनुरूप 60% और उससे अधिक क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति दी जाएगी । जब क्षमता उपयोग 50% से 60% तक की सीमा में पाया जाता है, तब अनुमत्य अधिकतम अनुमेय आय में यथानुपात कमी पर क्षमता के कम उपयोग का कारण बनने वाले कारकों का विश्लेषण करने के बाद मामला-दर-मामला आधार पर निर्णय लिया जाएगा । पत्तनों की डिजाइन की गई क्षमता निर्धारित करने की विधि मानकीकृत की जाएगी ।

- 2.9.11. निजी टर्मिनल प्रचालक के मामले में अगर किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है, तो इस पर आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा, यहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग भी प्राप्त नहीं किया जाता है ।
- 2.10. विभेदक प्रशुल्क स्कीम, अगर पत्तन अथवा निजी प्रचालक द्वारा प्रस्तावित की जाती है, उसपर संकुलन अथवा सुविधाओं के कम उपयोग आदि का कारण बनने वाले कारकों का विश्लेषण करने के बाद विचार किया जाएगा ।
- 2.11.1. मुआवजे के सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए लगाए जाने वाले प्रशुल्क/प्रभार प्रदान की गई सेवाओं/सुविधाओं के संगत होंगे ।
- 2.11.2. महापत्तनों में परस्पर आर्थिक-सहायता अथवा आर्थिक-सहायता आर्थिक अभिप्राय में आर्थिक-सहायता नहीं हैं, परंतु प्रचालन लागत और संबंधित कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों की लगाई गई पूंजी पर आय में कमी की पूर्ति के लिए उत्पन्न होती है ।
- 2.11.3. कोई भी पत्तन किसी उप-कार्यकलाप/सेवा/सुविधा के लिए अनुमेय लागत वर्धित दरों से कम प्रशुल्क प्रस्तावित कर सकता है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिशेष दर्शाने वाले किसी अन्य कार्यकलाप अथवा उप-कार्यकलाप/सेवा/सुविधा के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की अनुमति नहीं देगा, अगर ऐसी वृद्धि अन्य किसी उप-कार्यकलाप/सेवा/सुविधा के लिए निम्न प्रशुल्क निर्धारित करने अथवा अन्यथा मांगी जाती है ।
- 2.11.4. उन मामलों में परस्पर आर्थिक-सहायता, जहां इसे पूर्णतः अथवा अंशतः जारी रहना है, पूर्व पारदर्शिता द्वारा नियंत्रित होगी और उसे अंततः चरणबद्ध रूप से समाप्त करने के उद्देश्य से प्रतिबंधित किया जाएगा । परस्पर आर्थिक-सहायता की आवश्यकता के परिणामस्वरूप सरकारी नीति स्वीकार की जाएगी ।
- 2.11.5. संपदा कार्यकलाप, निजीकरण से प्राप्तियां और निवेश आय अल्पावधि में पत्तन प्रचालनों में घाटे की पूर्ति करने के लिए एक अंशदाता हो सकती है । काम पर लगने वाले मानवशक्ति के पैमाने सहित क्षमता सुधार और लागत की कमी पर दोर्घावधि में ध्यान देना आवश्यक है ।
- 2.11.6. तदनुसार, संपूर्ण रूप से और प्रत्येक कार्यकलाप तथा साथ ही उप-कार्यकलाप के लिए भी पत्तन की वित्तीय स्थिति पर प्रशुल्क में आवश्यक संशोधन की आवश्यकता और सीमा निर्धारित करते समय और यह सुनिश्चित करने के लिए कि अधिशेष उप-कार्यकलाप/सेवा/सुविधा, कुछ उप-कार्यकलाप/सेवा/सुविधा के लिए राहत/निम्न प्रशुल्क का प्रस्ताव करते समय मौजूदा स्तर से अधिक बोझ नहीं डाला जाता, विचार किया जाएगा ।
- 2.11.7. गुप्त आर्थिक-सहायता को समाप्त करने के लिए वर्तमान सामान्य प्रवृत्ति के परिप्रेक्ष्य में प्रत्येक पत्तन के लिए यथानिर्दिष्ट उनके प्रस्ताव के आधार पर "यातायात क्या वहन कर सकता है" के सिद्धांत पर आधारित प्रशुल्क का नियतन नियत समय-सीमा में अंततः चरणबद्ध रूप से समाप्त किया जाएगा और मुख्य कार्यकलापों को स्वतः बने रहने योग्य किया जाएगा ।
- 2.12. जब किसी पत्तन न्यास द्वारा नई सुविधा चालू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा । अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तुलनीय समीपस्थ पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा । इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन के पहले वर्ष के लिए वैध रहेगा, जिसके बाद निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत और निवेश के आधार पर संशोधित प्रशुल्क नियत किया जाएगा । अगर निजी प्रचालक द्वारा यह स्थापित किया जाता है कि पत्तन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने से किए गए निवेश के उच्चतर स्तर के दृष्टिगत उसे कठिनाई होगी, तब वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ से ही उसे पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी ।
- 2.13. विद्यमान प्रशुल्क नियत करने के समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा की जाएगी । अगर कार्यनिष्पादन में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जाएगा । ऐसा करते समय प्राप्त किए जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जाएगा ।

- 2.14. सामान्य पत्तन प्रचालनों के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन की संपत्ति को दुर्द क्षति की मरम्मत की लागत अगर पत्तन द्वारा अथवा बाहरी एजेंसी अथवा आंतरिक रूप से संपत्ति के बीमा से पूरी की जाती है तो बीमा कंपनी को देय प्रीमियम अथवा बीमा निधि को अंशदान पर प्रशुल्क के संगणन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में विचार किया जाएगा। बीमा कंपनी द्वारा स्वीकृत सीमा तक ऐसी संपत्ति की क्षति की मरम्मत की वास्तविक लागत पर लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, पूर्ण क्षति के कारण ऐसी परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन की दशा में आय बीमा से वसूल राशि घटाकर व्यय की गई पूंजीगत लागत तक सीमित होगी।
- 2.15. प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलम्ब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।
- 2.16.1. दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम स्तर की हैं। पत्तन अगर ऐसा चाहते हैं, तो निम्नतर दरें प्रभारित कर सकते हैं और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकते हैं।
- 2.16.2. पत्तन अगर ऐसा चाहते हैं, तो वे दरों के मान में निर्धारित दरों के प्रयोग को नियंत्रित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकते हैं, अगर ऐसा यौक्तिकीकरण प्रति इकाई दर में प्रयोक्ता को राहत देता है और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम सीमा से अधिक नहीं होती हैं।
- 2.16.3. पत्तन को जनता के लिए ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों का यौक्तिकीकरण अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के प्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को जनता को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्त कि नियत नई दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- 2.17.1. जब भी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है तो पत्तन उचित प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- 2.17.2. प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है।
- 2.17.3. अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर प्राप्त की जानी चाहिए और उस पर पत्तन/टर्मिनल तथा संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) द्वारा परस्पर रूप से सहमति होनी चाहिए।
- 2.17.4. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत अंतिम दर साधारणतया भावी रूप से ही प्रभावी होगी। तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को वैसा माना जाएगा, जब तक इसे भूतलक्षी प्रभाव से कुछ संयत करने के लिए अपेक्षित अधिक पाया जाता है।
- 2.18.1. प्रयोक्ता विलम्बित भुगतान पर ब्याज अदा करेंगे और पत्तन विलम्बित वापसी अदायगी पर समान दर पर ब्याज अदा करेगा।
- 2.18.2. ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की मूल ऋणदाय दर से 2% अधिक होगी।
- 2.18.3. प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलम्ब को बिल देने की तारीख के बाद 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा निर्दिष्ट और/अथवा प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन की संपत्तियों के प्रयोग के पूर्व किया जाना है, में लागू नहीं होगा।
- 2.18.4. पत्तन द्वारा वापसी में विलम्ब को सेवा पूरा करने की तारीख से 20 दिनों के बाद अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- 2.19.1. सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क डॉलर के रूप में प्रभारों को भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहयोगी बैंकों या किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर समतुल्य भारतीय रुपए में परिवर्तन के बाद भारतीय रुपए में वसूल किए जाएंगे।

2.19.2 पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश के दिन को ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में माना जाएगा । कंटेनरों पर प्रभार के संबंध में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन के दिन को ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा ।

2.19.3 दीर्घ अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनियम दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । बिलिंग का आधार समीक्षा के समय में विद्यमान उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित होगा ।

### 3. कार्यविधि संबंधी मुद्दे

#### 3.1. प्रस्तावों को तैयार और प्रस्तुत करना

3.1.1. प्रदान की गई सेवाओं अथवा सुविधाओं के लिए प्रशुल्क के नियतन के साथ उन्हें नियंत्रित करने की शर्तों तथा साथ ही संपत्तियों और परिसंपत्तियों के प्रयोग के लिए प्रभारों का प्रस्ताव समय-समय पर यथा संशोधित इन दिशानिर्देशों के अनुसार ऐसे प्रारूप में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जैसा निर्धारित किया जाए, वैसे समर्थनकारी ब्योरों के साथ तैयार किया जाएगा ।

3.1.2. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह निर्दिष्ट करते हुए कि कब प्रत्येक पत्तन को समीक्षा/संशोधन के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए, एक समय-सारणी निर्धारित करेगा । ऐसी समय-सारणी निर्धारित होने तक मौजूदा प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव इनके संशोधन के लिए बकाया होने के कम से कम 3 महीने पूर्व अग्रेषित किए जाएंगे । निजी टर्मिनल प्रचालकों सहित महापत्तन न्यास निर्धारित समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क के नियतन के लिए प्रस्ताव भेजने हेतु कर्तव्य बाध्य होंगे । उनकी ओर से ऐसा करने में विफल होने के मामले में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह विश्वास करने के लिए अच्छे और पर्याप्त कारणों से कि प्रयोक्ताओं के हितों का संरक्षण किया जाना होगा और/अथवा पत्तनों पर साथ ही पत्तनों में साझा रूप से प्रशुल्क व्यवस्था को युक्तिसंगत बनाने के लिए किसी प्रशुल्क मामले में कार्यवाही प्रारंभ करेगा, प्रशुल्क की समीक्षा करेगा और अगर आवश्यक हो, प्रशुल्क संशोधित करेगा । ऐसी कार्यवाही में, संशोधित पत्तनों को गुरुनगरी का अनुसर दिया जाएगा ।

3.1.3. ऐसे पत्तनों में निजी टर्मिनल प्रचालकों सहित महापत्तन न्यास प्रशुल्क प्रस्ताव पर कार्रवाई प्रारंभ करेंगे और उसे इनके संशोधन के लिए बकाया होने के कम से कम तीन महीने पूर्व महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा । निजी प्रचालक अपना प्रशुल्क प्रस्ताव सूचनार्थ मालिक पत्तन न्यास को प्रतिलिपि के साथ सीधे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तुत कर सकते हैं ।

3.1.4. पत्तन न्यास पत्तन के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से अपना प्रस्ताव भेज सकते हैं । न्यासी बोर्ड के विचारों पर विचार किया जाएगा, बशर्ते कि ये प्रस्ताव की प्रस्तुति के दो महीने के भीतर प्राप्त होते हैं ।

3.1.5. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पृथक प्रयोक्ताओं द्वारा दाखिल अभ्यावेदनों पर तब तक विचार नहीं करेगा, जब तक इसमें प्रशुल्क/दरों के मान का नियतन शामिल नहीं हो ।

3.1.6. पत्तन की सभी प्रशुल्क मदों पर साधारणतया एक ही समय में एक साथ विचार किया जाना चाहिए ताकि प्रयोक्ताओं पर संपूर्ण बोझ ज्ञात हो जाए ।

3.1.7. किसी नई सुविधा अथवा नई सेवा के प्रयोग के लिए दर के नियतन के लिए प्रस्ताव नई सुविधा अथवा सेवा के चालू होने की प्रत्याशित तारीख के कम से कम 3 महीने पूर्व महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अग्रेषित किया जाएगा ।

3.1.8. एक बार नियत किया गया प्रशुल्क तीन वर्षों के लिए लागू रहेगा, जब तक महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा किसी पृथक मामले में अथवा पूर्व रियायत करार में स्पष्टतः एक भिन्न अवधि निर्धारित नहीं की जाती । अच्छे और पर्याप्त कारणों से पत्तन समय-अनुसूची के पूर्व संशोधन का प्रस्ताव कर सकते हैं । वैधता अवधि समाप्त होने के बाद प्रदान किया गया अनुमोदन, जब तक महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से नहीं बढ़ाया जाए, स्वतः व्यपगत हो जाएगा ।

## 3.2. प्रस्तावों पर कार्रवाई

- 3.2.1. दरों के नियतन/संशोधन के लिए प्राप्त प्रशुल्क प्रस्ताव एक मामले के रूप में पंजीकृत किया जाएगा और उसकी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जांच की जाएगी ।
- 3.2.2. दिलचस्पी रखने वाली पार्टियों की अत्यधिक संख्या की अत्यधिक भागीदारी के संवर्धन की दृष्टि से प्रशुल्क प्रस्ताव की प्रतियां संबंधित प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों और उस पत्तन के मुख्य प्रयोक्ताओं को निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर प्राप्त होने वाली उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की जाएंगी ।
- 3.2.3. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रत्येक पत्तन में उस पत्तन के प्रशुल्क प्रस्तावों पर परामर्श किए जाने वाले संगठनों की एक सूची रखेगा । यह पत्तन के परामर्श से समय-समय पर सूची की समीक्षा और उसे अद्यतन करेगा ।
- 3.2.4. पत्तन द्वारा दाखिल सभी समर्थनकारी ब्योरो के साथ प्रशुल्क प्रस्ताव ऐसे ब्योरे/दस्तावेज, जिसके लिए पत्तन द्वारा वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय प्रकृति का होने के आधार पर परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया जाए, को छोड़कर परामर्शी प्रक्रिया के भाग के रूप में परिचालित किया जाएगा । ऐसे अनुरोध को पर्याप्त रूप से दस्तावेजों/सूचना को वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने का कारण स्पष्ट करना चाहिए और यह भी स्पष्ट करना चाहिए कि पत्तन को कैसे कोई अपूरणीय क्षति होगी अगर अनुरोध को नहीं माना जाता है । किसी भी मामले में, यातायात का पूर्वानुमान, उन अनुमानों, जिन पर ये आधारित हैं, के साथ आय/व्यय के पूर्वानुमानों का स्थूल ब्योरा देते हुए समेकित लागत विवरणी तथा संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क प्रयोक्ताओं को परिचालित किया जाएगा ।
- 3.2.5. परामर्शी प्रक्रिया के भाग के रूप में अगर आवश्यक हो किसी मामले अथवा प्रस्ताव की सुनवाई पत्तन और पत्तन के प्रयोक्ताओं के साथ संयुक्त रूप से प्राधिकरण के कार्यालय में अथवा पत्तन में आयोजित की जाएगी ।
- 3.2.6. सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन किसी ऐसे प्रशुल्क मामले में नहीं किया जाएगा, जिसकी महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन जारी केंद्र सरकार के नीतिगत निदेशों को कार्यान्वित करने के लिए समीक्षा किए जाने की अपेक्षा है । यह ऐसी मदों/प्रशुल्क के भाग तक सीमित होगा, जिसपर निदेश लागू होता है । सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन ऐसी मदों/प्रशुल्क के भाग के संबंध में किया जाएगा, जिनके संबंध में नीतिगत निर्देश लागू नहीं होते हैं ।
- 3.2.7. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण कथन आदेश पारित करेगा, जिसे समय-समय पर यथा संशोधित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन यथापेक्षित सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाएगा ।
- 3.2.8. जब तक अन्यथा संशोधित प्रशुल्क आदेशों में विशेष रूप से विभिन्न व्यवस्था का उल्लेख नहीं हो, तब तक राजपत्र की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद संशोधित/परिवर्तित प्रभार लागू होंगे । आपवादिक मामलों में दर्ज किए जाने वाले कारणों से भूतलक्षी प्रभाव दिया जा सकता है ।

## 3.3. आदेशों की समीक्षा

- 3.3.1. किसी भी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन संगत कार्रवाइयों में विचार किए गए रिकार्डों पर स्पष्ट त्रुटियों की सीमित सीमा तक विचार किया जाएगा, बशर्ते कि ऐसा आवेदन सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया जाता है ।
- 3.3.2. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण साथ ही साथ अच्छे और पर्याप्त कारणों से अपने आदेशों की समीक्षा कर सकता है । ऐसी कार्रवाइयों में सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा ।

## II तकनीकी

## 4. कार्गो-संबद्ध प्रभार

- 4.1. कार्गो-संबद्ध प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित किए जाते रहेंगे ।

- 4.2.1. घाटशुल्क दरें प्रहस्तन किए गए कार्गो के मूल्य की अपेक्षा या तो वजन अथवा मात्रा की प्रति इकाई पर होंगी ।
- 4.2.2. प्रहस्तन की लागत के आधार पर सभी कार्गो मदों के लिए दरें नियत करने के बाद मूल्यानुसार घाटशुल्क दरें अधिकतम पांच वर्ष की अवधि में समाप्त की जाएंगी और कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय विशेष सावधानी रखने की अपेक्षा होगी ।
- 4.2.3. घाटशुल्क अनुसूची के अधीन "अनिर्दिष्ट" श्रेणी के अधीन किसी कार्गो के वर्गीकरण के पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाना चाहिए ।
- 4.3. सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा । यह निर्धारित किया जाता है कि तापीय कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गिट्टियों के अतिरिक्त सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/ कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो / कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- 4.4. महापत्तन/निजी टर्मिनलों को अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने की दृष्टि से बल्क/कैंटिव सुविधा प्रचालकों द्वारा अधिक कार्यनिष्पादन प्रेरित करने के लिए निम्नतर दरों के मान अपनाने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा । पत्तन निर्धारित समग्र उच्चतम दरों के भीतर गैर-विभेदमूलक और उद्देश्यपरक आधार पर ऐसी प्रशुल्क स्कीम का निर्णय ले सकते हैं । अन्यत्र प्रशुल्क वृद्धि को ऐसी मात्रा कटौती स्कीमों के कारण उत्पन्न राजस्व में कमी, अगर कोई हो, समझित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी ।
- 4.5. अनुमत्य विलम्ब प्रभार/भंडारण प्रभार निःशुल्क दिवस में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे । तथापि, निःशुल्क दिवसों की संख्या का प्रस्ताव अलग-अलग पत्तनों द्वारा दिया जा सकता है ।
- 4.6. अगर प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराए पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें रखे कंटेनरों/कार्गो पर विलम्बशुल्क पर भंडार प्रभार पुनः नहीं लगाया जाएगा ।
- 4.7.1. किए गए जहाजी कुलियों के कार्यकलाप अथवा पोत पर श्रमिकों की आपूर्ति के लिए पत्तनों द्वारा प्रभार पत्तन के दरों के मान में शामिल किया जाएगा ।
- 4.7.2. पत्तन द्वारा जहां भी पृथक कार्यकलाप के रूप में किया जाता है, जहाजी कुलियों के लिए दरें प्रति टन आधार पर निर्धारित की जाएंगी । जहां पोत पर श्रमिकों की ही आपूर्ति की जाती है, वहां वास्तविक मजूरी और प्रतिशतता लेवी निर्धारित की जाएगी । दोनों मामलों में प्रशुल्क उत्पादकता से संबद्ध होगा ।
- 4.7.3. मजूरी और प्रतिशतता लेवी प्रणाली में उजरती दर मुग्तान भी वारतविक मजूरी और प्रतिशतता लेवी के अतिरिक्त वसूल किया जाएगा । पत्तनों को राष्ट्रीय मजूरी करारों के अनुसार समय-समय पर उजरती दर स्कीम का आधार और दरें संशोधित करनी चाहिए ।
5. कंटेनर-संबद्ध प्रभार
- 5.1.1. साधारणतया, पत्तन के विकल्प पर जहाज घाट अंतरण, बर्थ और यार्ड के बीच आवागमन, यार्ड में उठाने/उतारने जैसी बुनियादी कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए जब ऐसी सेवाएं प्रदान नहीं की जाती है, अनुमति दी जाने वाली छूट के साथ एक संयुक्त बॉक्स दर के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा । आईसीडी कंटेनरों के मामले में समान दृष्टिकोण अपनाया जाएगा ।
- 5.1.2. कंटेनरों के नौकर्य और बांधने/खोलने के निष्पादन को क्षमता/सुरक्षा के हित में प्रचालनों के अनिवार्य भाग के रूप में माना जाएगा । उसके लिए प्रभार पत्तनों द्वारा लगाए जा सकते हैं, अगर वे सेवा प्रदान करते हैं ।

- 5.2. कार्गो-संबद्ध प्रभारों (जिन्हें रुपया मूल्यवर्गित होना होगा) को मिश्रित बॉक्स दर से पृथक्करण के अधीन कंटेनर संबद्ध प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में डॉलर-मूल्यवर्गित और तटीय पोतों के मामले में रुपया मूल्यवर्गित होना जारी रहेंगे ।
- 5.3. जहाजी घाट प्रहस्तन और भरे तथा खाली कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार वही रहेंगे, भिन्न नहीं होंगे । तथापि, खतरनाक सामग्री वाले कंटेनरों, रीफर और किसी विशेष सेवा के लिए उच्चतम प्रभारों की अनुमति दी जाएगी ।
- 5.4. विभिन्न आकार के कंटेनरों के लिए प्रभार निर्धारित करते समय निम्नलिखित अनुपात बनाए रखे जाएंगे :-

प्रभार	20 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक परंतु 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
प्रहस्तन प्रभार	एक्स	1.5 एक्स	2 एक्स
भंडारण प्रभार	वाई	2 वाई	3 वाई

- 5.5.1. पोतान्तरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार रियायती होंगे । ऐसे प्रभार लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुना से अधिक नहीं होंगे । तटीय कंटेनरों के पोतान्तरण के मामले में ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए तटीय कंटेनरों हेतु लागू प्रहस्तन प्रभारों (जो ऊपर खण्ड 4.3 में निर्दिष्ट रियायत के अधीन हैं) के संदर्भ में किया जाएगा ।

#### उदाहरण :

मान लें सामान्य आयात अथवा निर्यात कंटेनरों के लिए 'एक्स' प्रहस्तन प्रभार और तटीय कंटेनरों के संबंध में समान प्रचालन के लिए 'वाई' (जहां 'वाई' ऊपर खण्ड 4.3 में निर्दिष्ट रियायत देने के बाद 'एक्स' के आधार पर निकाली जाती है) दर है ।

पोतान्तरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्यात-आयात कंटेनरों के मामले में 1.5 एक्स से और तटीय कंटेनरों के मामले में 1.5 वाई से अधिक नहीं होगा ।

- 5.6.1. घाटशुल्क अनुसूची में पृथक् वर्गीकरण का संदर्भ दिए बिना कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क प्रति टीईयू नियत एकमुश्त राशि होनी चाहिए ।
- 5.6.2. लदे हुए कंटेनर पर भूमि किराया (भंडारण प्रभार) के अतिरिक्त कंटेनरयुक्त कार्गो पर विलम्बशुल्क अलग से प्रभारित किया जा सकता है, अगर ऐसे कार्गो को अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करना अपेक्षित है ।
- 5.7.1. विद्युत आपूर्ति और रीफर कंटेनर के अनुवीक्षण के लिए प्रभार डॉलर-मूल्यवर्गित जारी रहेंगे और इस समय 8 घंटे के आधार की बजाय प्रारंभ में 4 घंटे की इकाई पर लगाए जाएंगे ।
- 5.7.2. रीफर कंटेनरों को अन्य सेवाओं के लिए प्रभार लगाया जाएगा, अगर पत्तन ने प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर सेवा प्रदान की है ।
- 5.7.3. खतरनाक कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25% की सीमा तक प्रीमियम लगाया जा सकता है ।
- 5.8.1. अनुमत्य निःशुल्क ठहरने की अवधि (भंडारण) सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर होगी । तथापि, निःशुल्क दिवसों की संख्या का प्रस्ताव प्रत्येक पत्तन द्वारा दिया जा सकता है ।

- 5.8.2. आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क उठरने की अवधि (भंडारण) कंटेनर के उतरने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी ।
- 5.8.3. परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-
- (i) परेषिती किसी भी समय परित्यक्त का पत्र जारी कर सकता है ।
  - (ii) अगर परेषिती परित्यक्त का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्त पत्र जारी कर सकता है कि,
    - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करेगा और या तो उसे पत्तन परिसर से वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
    - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर संग्रहीत सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
  - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और ढुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करेगा । निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कार्गो को खाली करने के लिए नौवहन लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती ।
  - (iv) जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जट्ट किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन, जब सीमाशुल्क लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और खाली करने और ढुलाई की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो निर्मुक्त करने का आदेश जारी करता है, से लागू होना बंद हो जाएगा । अन्यथा, जब कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा ।
- 5.9 कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क प्रवेश-द्वार की तरफ और पोत की तरफ दोनों प्रचालनों के लिए उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से संबद्ध किया जाएगा । यह बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए पत्तन को प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान कर सकता है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बेंचमार्क स्तर नियत करते समय पत्तन की संगत आकस्मिकताओं/स्थानीय कारकों और मौसमी भिन्नताओं का भी ध्यान रखेगा ।
6. पोत-संबद्ध प्रभार
- 6.1.1. विदेशगामी पोतों के पोत-संबद्ध प्रभार डॉलर में मूल्यवर्गित और भारतीय रुपए में वसूल करना जारी रहेंगे ।
- 6.1.2. तथापि, तटीय पोतों के मामले में पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए । इसके अतिरिक्त, इन प्रभारों को केवल भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहीत किया जाना चाहिए और दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्वर्णन का आश्रय नहीं लिया जाएगा ।
- 6.2. किसी पोत की उसके प्रभाषीकरण द्वारा वर्णित स्थिति यह निर्णय लेने के लिए संगत कारक है कि क्या पोत 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' है । नौवहन मंत्रालय द्वारा वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) के परामर्श से इस प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क अधिनियम संशोधित कराने के लिए प्रयास किए जाएंगे ।
- 6.3. अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अनुसार पृथक्कृत स्थिरक भार टैंक के साथ तेल टैंकरो के मामले में पत्तन देयताएं लगाने के लिए घटा हुआ सकल टनभार माना जाएगा ।

- 6.4. पायलिटेज-सह-कर्षण फीस मिश्रित बनी रहेगी और उसमें टर्गों की अपेक्षित संख्या/पर्याप्त क्षमता के लांच और 'पत्तन की सुविधा' के लिए पोतों के अंतरण के साथ एक आगम और एक बर्हिगम आवागमन शामिल होगा । पोतों के अनुरोध पर ही अंतरण पर पृथक अंतरण प्रभार लगेगा ।
- 6.5.1. प्रदान नहीं की गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य संघटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थ के समूहीकरण द्वारा बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया जाएगा ।
- 6.5.2. सामान्य कार्गो अथवा बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए मिश्रित बर्थ किराया प्रभार में छूट प्रदान करने के प्रावधान के साथ अगर किसी समय कोई घाट क्रेन खराबी, योजनाबद्ध अनुरक्षण अथवा अन्य किसी कारण से उपलब्ध नहीं कराया जा सके, आयात/निर्यात प्रचालनों के दौरान घाट क्रेन (विशेष प्रयोजन क्रेन/प्रहस्तन प्रणालियों के अतिरिक्त) के प्रयोग के लिए प्रभार शामिल होना जारी रहेगा ।
- 6.5.3. बर्थ किराया प्रभार तथा साथ ही लंगर डालने की फीस, बांधने की फीस, रोडस्टेड प्रभार आदि, जो किसी पोत के रुकने की अवधि से संबद्ध हैं, को लगाने की इकाई प्रति घंटा होगा ।
- 6.6.1. बर्थ किराया पोत द्वारा अपने प्रस्थान का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा । बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा दशाओं की कमी के लिए अथवा खराब मौसम या रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।
- 6.6.2. गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार होगा ।
- 6.6.3. पोत का मास्टर/एजेंट केवल मौसम की अनुकूल दशाओं और ज्वार-भाटा के आवागमन के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयारी का संकेत देंगे ।
- 6.7. प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्यपरक मानदंड अथवा लदान/उतराई मानदंड निर्दिष्ट किए जाएंगे । मानदंडों में कार्गो की किस्म, प्रहस्तन उपस्कर और बर्थ में अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखा जाना होगा ।
- 6.8. प्रशुल्क उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से संबद्ध किया जाएगा । यह पत्तन को बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान कर सकता है । ऐसे बेंचमार्क स्तर नियत करते समय पत्तन के संगत स्थानीय कारकों और मौसमी भिन्नताओं को ध्यान में रखा जाएगा ।
- 6.9. उपस्कर/क्राफ्ट का किराया प्रभार संबंधित उपस्कर/क्राफ्ट के लिए अलग-अलग निर्दिष्ट किया जाना आवश्यक नहीं है; उन्हें विभिन्न क्षमता सीमाओं के आधार पर क्राफ्ट/उपस्कर के समूह के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए ।
- 6.10. पोत-संबद्ध प्रभार लगाने की इकाई संबंधित पोत का सकल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) होगी । पत्तन देयताओं और बर्थ किराया के मामले में जीआरटी का एकल स्लैब होगा । पायलिटेज और अंतरण प्रभार नीचे यथाउल्लिखित तीन स्लैब में निर्धारित किया जाएगा :
- (1) 30,000 जीआरटी तक
  - (2) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक
  - (3) 60,000 जीआरटी से अधिक

पहले स्लैब की इकाई दर पर 20% की कमी दूसरे स्लैब के लिए और पहले स्लैब की इकाई दर पर 30% की कमी वृद्धिकारी जीआरटी पर तीसरे स्लैब के लिए लागू की जाएगी ।

## 7. अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदायकों द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों का विनियमन

- 7.1. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन धारा 48 के खण्ड (क) से (ड) में निर्दिष्ट पत्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत विभिन्न सेवा प्रदायकों द्वारा लगाए गए प्रभार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाएंगे ।

- 7.2. वैसे मामलों, जहाँ धारा 42(3) के अधीन प्राधिकार देने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार द्वारा दिए गए प्राधिकार से भिन्न हैं, में प्रत्येक सेवा प्रदायक का संदर्भ दिए बिना संबंधित पत्तनों में साझा रूप से प्रयोग की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दरें निर्धारित की जाएंगी। इस प्रयोजनार्थ इन प्रभारों को विनियमित करने के लिए प्रस्ताव प्रशुल्क विनियमन की सीमा के अधीन आने वाली ऐसी प्राधिकृत सेवाओं का पता लगाने के बाद संबंधित महापत्तन न्यास द्वारा दिया जाना चाहिए।
- 7.3. संबंधित पत्तन न्यास प्राधिकार देने की व्यवस्था में उचित रूप से आवश्यक शर्तें शामिल करते हुए यह सुनिश्चित करेगा कि प्राधिकृत सेवा प्रदायक निर्धारित उच्चतम दरों से अधिक प्रभारित नहीं करते हैं।
8. संपत्ति का पट्टा
- इन मामलों में समय-समय पर सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुपालन किया जाएगा।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/04-असा०]

अनुबंध-1

प्रशुल्क विनियमन के लिए दिशानिर्देशों की समीक्षा करने संबंधी

22 अप्रैल, 2003 को आयोजित प्रारंभिक परिचर्चा

बैठक में भाग लेने वाले व्यक्तियों की सूची

1. श्री एस. सत्यम, भूतपूर्व अध्यक्ष टीएमपी।
2. श्री आर.के. जैन, संयुक्त सचिव (पत्तन)।
3. श्री एस.आर. राव, अध्यक्ष विशाखापट्टणम पत्तन न्यास।
4. श्री पी.के. मोहन्ती, अध्यक्ष, मुरुगांव पत्तन न्यास।
5. कैप्टन ए.एन.एम. किशोर, प्रबंध निदेशक, भारतीय पत्तन संघ।
6. श्री पी.सी. परीदा, वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी, चेन्नई पत्तन न्यास।
7. कैप्टन निखिल नायक, क्षेत्रीय प्रबंधक, पी एण्ड ओ पोर्ट्स।
8. श्री सुधीर एव. रांगनेकर, निदेशक, भारतीय नौवहन निगम।
9. श्री अरुण सी. पटानकर, प्रधान सलाहकार, भारतीय उद्योग परिसंघ।
10. श्री मार्क एस. फर्नांडीज, साझीदार, सिल्वेस्टर एण्ड कंपनी।
11. श्री इयान क्लैक्सटन, प्रबंध निदेशक (भारत और नेपाल), एपीएल (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड।
12. श्री के.पी. देसाई, कार्यकारी निदेशक, सीवर्ल्ड शिपिंग एण्ड लाजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड।
13. कैप्टन सुरेश अमीरापु, वरिष्ठ उपाध्यक्ष, यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा०) लिमिटेड।
14. श्री अशोक आर. ठक्कर, कार्यकारी निदेशक, एसटीपी सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड।
15. श्री के.वी.कृष्णकुमार, निदेशक, मैसर्स के. रामअब्राहम एण्ड सन्स प्राइवेट लिमिटेड।
16. श्री आर.एन. शेटी, निदेशक, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ।
17. श्री एस. श्रीधर, सचिव, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ।
18. श्री एस. वेकटेश्वरन, वरिष्ठ अधिवक्ता।
19. श्री मल्लेश्वर राव, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, आईएमसी लिमिटेड।
20. श्री अनिल देवली, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, मैसर्स श्रेयस शिपिंग।
21. श्री उमेश विश्वेकर, मुख्य प्रबंधक, हिन्दुस्तान पेट्रो केमिकल्स लिमिटेड।

प्रशुल्क विनियमन संबंधी दिशानिर्देशों की समीक्षा के संबंध में  
परामर्श किए गए विभिन्न संगठनों की सूची

I. महापत्तन न्यास

1. चेन्नई पत्तन न्यास
2. तूतीकोरन पत्तन न्यास
3. विशाखापट्टणम पत्तन न्यास
4. कोचीन पत्तन न्यास
5. कोलकाता पत्तन न्यास
6. पाराद्वीप पत्तन न्यास
7. मुम्बई पत्तन न्यास
8. कंडला पत्तन न्यास
9. जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
10. मुरुगांव पत्तन न्यास
11. न्यू मंगलौर पत्तन न्यास
12. एन्नौर पोर्ट लिमिटेड
13. भारतीय पत्तन संघ

II. निजी टर्मिनल परिचालक

14. न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड
15. पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड
16. चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड
17. विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
18. एबीजी हेवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड
19. इंडियन प्राइवेट पोर्ट टर्मिनल्स एसोसिएशन

III. वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

20. कलकत्ता वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
21. बंगाल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
22. उत्कल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
23. विशाखापट्टणम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
24. मद्रास वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
25. दक्षिण भारत वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
26. हिंदुस्तान वाणिज्य मंडल
27. तमिल वाणिज्य मंडल
28. तूतीकोरन वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
29. भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
30. अखिल भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
31. कोचीन वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
32. कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
33. गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
34. बाम्बे वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
35. इंडियन मर्चेंट चैम्बर
36. महाराष्ट्र वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
37. गांधीधाम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

IV. अखिल भारतीय संगठन

38. भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ
39. भारतीय निर्यातक संगठनों का संघ
40. अखिल भारतीय पोतवणिक परिषद
41. भारतीय पोत एजेंट संगठनों का संघ
42. भारतीय उद्योग परिसंघ
43. एसोसिएटेड चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्रीज
44. भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल संघ
45. भारतीय बहुप्रकारीय परिवहन प्रचालकों का संघ
46. कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन
47. माल अग्रेषक संगठनों का संघ
48. भारतीय खनिज उद्योग लिमिटेड संघ
49. अखिल भारतीय समुद्री पोत उद्योग संगठनों का संघ
50. अखिल भारतीय द्रव बल्क आयातक एवं निर्यातक संघ
51. भारतीय रसायन विनिर्माता संघ
52. भारतीय ऑटोमोबाइल विनिर्माता संघ समिति
53. कृषि उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण
54. अखिल भारतीय चावल निर्यातक संघ
55. रसायन एवं सम्बद्ध उत्पाद निर्यात संवर्धन परिषद
56. आयरन स्टील स्कैप एण्ड शिप ब्रेकर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया
57. पीएचडी वाणिज्य एवं उद्योग मंडल
58. पेट्रोलियम फैंडरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली
59. इंजीनियरी निर्यात संवर्धन परिषद

V. स्टीमशिप/स्टीमर एजेंट संघ

60. एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंटरेस्ट इन कलकत्ता
61. कलिंगा स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन
62. विशाखापट्टणम स्टीम शिप एजेंट्स एसोसिएशन
63. चेन्नई एण्ड एन्नौर पोर्ट स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन
64. तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन
65. कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन
66. मंगलौर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन
67. मुरुगांव शिप एजेंट्स एसोसिएशन
68. मुम्बई एण्ड न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन
69. कंडला पोर्ट स्टीम शिप एजेंट्स एसोसिएशन

VI. जहाजी कुली संघ

70. मास्टर स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन
71. विशाखापट्टणम स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन
72. चेन्नई पोर्ट स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन
73. तूतीकोरन स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन
74. यूनाइटेड स्टीवर्ड्स एसोसिएशन ऑफ कोचीन (प्राइवेट लिमिटेड)
75. एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलौर पोर्ट स्टीवर्ड्स
76. मुरुगांव स्टीवर्ड्स एसोसिएशन
77. बाम्बे स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन लिमिटेड
78. कंडला स्टीवर्ड्स शिप एसोसिएशन लिमिटेड

## VII. सीमा शुल्क गृह एजेंट्स संघ

79. विशाखापट्टणम कस्टम क्लियरिंग एजेंट्स एसोसिएशन
80. विशाखापट्टणम पोर्ट क्लियरिंग एण्ड फॉरवर्डिंग एजेंट्स एसोसिएशन
81. चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
82. तूतीकोरन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
83. कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
84. मंगलौर कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
85. न्यू मंगलौर पोर्ट क्लियरिंग एण्ड फॉरवर्डिंग एजेंट्स एसोसिएशन
86. बाम्बे कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
87. कंडला कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
88. कलकत्ता कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
89. कलकत्ता क्लियरिंग एजेंट्स एसोसिएशन
90. गोवा कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन
91. मुरुगांव हैंडलिंग एजेंट्स एसोसिएशन

## VIII. महापत्तन प्रयोक्ता (राष्ट्रीय स्तर पर)

92. खनिज एवं धातु व्यापार निगम
93. राज्य व्यापार निगम
94. स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड
95. इंडियन ऑयल कारपोरेशन
96. भारतीय खाद्य निगम
97. भारतीय नौवहन निगम
98. केन्द्रीय भंडारण निगम
99. भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड
100. हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड
101. कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया
102. तमिलनाडु विद्युत बोर्ड
103. राष्ट्रीय खनिज विकास निगम लिमिटेड

## IX. अन्य प्रयोक्ता/स्थानीय/अन्य

104. ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन
105. टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी लिमिटेड
106. हिन्दू लीवर कैमिकल्स लिमिटेड
107. हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड
108. स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, विशाखापट्टणम
109. राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड
110. सदर्न पेट्रो कैमिकल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड
111. स्टारलाइट इंडस्ट्रीज इंडिया लिमिटेड
112. तूतीकोरन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स एसोसिएशन
113. तूतीकोरन थर्मल पावर स्टेशन
114. तूतीकोरन पोर्ट ट्रांसपोर्ट एण्ड इक्विपमेंट ओनर्स एसोसिएशन
115. फर्टिलाइजर्स एण्ड कैमिकल्स त्रावणकोर लिमिटेड
116. कोचीन रिफाइनरीज लिमिटेड
117. कोचीन पोर्ट लीज होल्डर्स एसोसिएशन
118. मंगलौर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड
119. कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड
120. गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ

- 121. जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड
- 122. वेस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन
- 123. जेएनपीटी द्रव रसायन बर्थ प्रयोक्ता संघ
- 124. इंडियन बार्ज ऑनर्स एसोसिएशन
- 125. लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड
- 126. चेन्नई पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड
- 127. पारादीप फास्फेट लिमिटेड
- 128. महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड
- 129. ओसवाल कैमिकल एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड
- 130. नेशनल एल्युमिनियम कंपनी लिमिटेड
- 131. इंडियन फार्मर्स फर्टिलाइजर्स कोऑपरेटिव लिमिटेड
- 132. पत्तन प्रयोक्ता एवं सीमा शुल्क गृह एजेंट संघ, कंडला
- 133. कच्छ लघु उद्योग नमक विनिर्माता संघ
- 134. डेलॉयट टोश तोमात्सु इंडिया प्राइवेट लिमिटेड
- 135. टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, कोलकाता
- 136. ईयू-मेरिटाइम इंडिया
- 137. वाणिज्य मंत्रालय

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 28th March, 2005

**No. TAMP/23/2003-WS.**—In exercise of the policy directions issued by Government of India in Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the following revised guidelines for tariff fixation:

### Preamble

The Tariff Authority for Major Ports (TAMP) had organized a national level Workshop in February 1998 at Chennai to deliberate upon the concepts, principles, approaches and modalities of Tariff Regulation for major ports as well as private terminals at these ports. As a result of the deliberations in the Workshop, a set of guidelines for tariff regulation was adopted. These guidelines are generally followed by this Authority so far and various other principles have also been evolved through subsequent tariff orders.

2 An exercise for review of the existing guidelines was initiated after the end of about six years. During this period TAMP gained considerable experience and also confronted various issues. All this was considered during the review.

3.1. To begin with, preliminary session was held in Mumbai on 22 April 2003 with selected persons from the port and shipping industry to identify various issues concerning regulation of port tariff which need to be studied for bringing about further improvement in the tariff setting process. A list of persons who attended the preliminary discussion is attached as **Annex - I**.

3.2. Chairman (TAMP) had also subsequently inter-acted with all port Chairmen in this regard in a meeting organized by the Indian Ports Association on 2 July 2003. Based on the varied views and opinions emerged in these meetings, a detailed discussion paper was prepared.

4.1. Besides hosting the paper in the official website of this Authority, the discussion paper was also circulated to all major port trusts, private terminal operators, representative bodies of port users, major port users and other relevant organisations for their comments.

4.2. A list of various organisations consulted is attached as **Annex-II**.

4.3. Subsequently, consultation meetings were organized at Kolkata, Chennai and Mumbai as per the following schedule:-

Ports	Venue	Date
Chennai, Tuticorin, Visakhapatnam and Cochin	Chennai	September 16, 2003
Kolkata and Paradip	Kolkata	September 23, 2003
Mumbai, Kandla, Jawaharlal Nehru, Mormugao and New Mangalore.	Mumbai	September 30, 2003 & October 1, 2003

4.4. Joint Secretary (Port), Ministry of Shipping, attended the consultation meeting held in Chennai and Secretary (Shipping) participated in the meeting held in Mumbai.

4.5. Written comments on various issues received from different organisations as well as the submissions made at the consultation meetings held were taken on record.

5.1. The Authority had independently commissioned the following studies:

- (i). Study on allowable return on investments in major port tariffs by Crisil Advisory Services.
- (ii). Cross-subsidisation in port tariffs by Crisil Advisory Services.
- (iii). Working Group on Efficiency Linked Tariff Scheme for container terminals under the Chairmanship of Shri S. Machenderanathan, formerly Chairman of Tuticorin Port Trust.
- (iv). A Working Group on Cargo handling workers' levy on major ports under the Chairmanship of Shri R.J. M. Pillai, formerly, Director of National Institute of Port Management, Chennai.

5.2. The salient points of the recommendations made in these Study Reports were included in the discussion paper circulated for comments. Besides, the reports on 'Study on allowable Return on investments' and 'cross-subsidisation in port tariff' were circulated separately to the concerned organisations. A meeting to discuss the recommendations on allowable return on investment was held on 1 July 2003. The issues relating to cross-subsidisation was deliberated in an interactive session organised by Indian Port Association on 20 September 2003.

6. Taking into consideration the comments and suggestions received during the consultation process and the recommendations made in the reports of the studies mentioned above, the existing guidelines for tariff regulation were reviewed. The Authority finalised draft set of revised tariff guidelines in its meeting held on 20 January 2004.

7. In order to ensure that the revised draft guidelines would be in consonance with the Government policy, the draft guidelines along with a summary of comments furnished by different organizations were submitted to the Government for its consideration. The draft guidelines were discussed elaborately in the meetings chaired by the Secretary (Shipping) on 2 June 2004, 16 June 2004, 28 June 2004, 1 September 2004, 23 November 2004 and 17 December 2004 which were attended by senior officials from the Ministry of Shipping, Chairmen of different Major Port Trusts, Indian Ports Association and Indian Private Port and Terminals Association besides Chairman and Director (TAMP). Written submissions filed by IPA and IPPTA were also duly considered. Based on the decisions of the Government taken in these meetings, the draft guidelines were revised and firmed up. The Government of India in Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) vide their letter No.PR-14019/5/2003-PG dated 14 March 2005 in exercise of power conferred on it by Section 111 of the Major Port Trust Act, 1963 has issued revised guidelines for tariff fixation and directed the Tariff Authority for Major Ports to notify the same.

1065 GI/05-6

**GUIDELINES FOR REGULATION OF TARIFF****I. GENERAL****1. PRELIMINARY**

- 1.1. These guidelines may be called 'Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004'.
- 1.2. These shall come into effect from the date of their publication in the Gazette of India, and unless reviewed earlier or extended by the TAMP, shall remain in force for a period of 5 years.
- 1.3. These shall apply to all the Major Ports to whom the provisions of MPT Act, 1963, as amended from time to time, are applicable or extended and private terminals operating at these ports (herein after referred to as ports) under BOT / BOOT or any other privatisation arrangement adopted by the Government and other service providers authorised under section 42 of the said act.
- 1.4.1. These Guidelines will generally apply, inter-alia, in respect of the following:
  - (i). regulation of tariff levied by the port for services rendered or facilities provided as specified under section 48 of the MPT Act, 1963.
  - (ii). fixation of charges, under section 49 of the said Act, for the use of properties belonging to, or in possession or occupation of, the port or any place within the limits of the port or the port approaches.
  - (iii). fixation of fees under Section 49(A) and 49(B), respectively, of the said Act, for pilotage, hauling, mooring, re-mooring, hooking and measuring and other services rendered to the vessels and port dues on vessels entering the port.
  - (iv). fixation, under Section 50 of the said Act, of consolidated Scale of Rates for combination of services.
  - (v). the conditionalities governing application of the tariff/charges/fees/dues.
- 1.4.2. The earlier guidelines adopted in Feb.1998 stand superseded. The principles evolved through various tariff orders will, however, continue to apply to the extent they are consistent with and not specifically superseded by these guidelines. A compendium or digest of principles evolved will be published periodically.
- 1.5. Unless the context otherwise requires, various terms used herein will have the same definition as in the MPT Act, 1963, and the Indian Ports Act, 1908, as amended from time to time.
- 1.6. If any difficulty arises in giving effect to these guidelines, the TAMP may, of its own motion or otherwise, after giving a reasonable opportunity to those likely to be affected, make such orders, not inconsistent with these guidelines, as may appear to be necessary for removing the difficulty.
- 1.7. The TAMP, for reasons to be recorded in writing, may relax application of any of the provisions of these regulations to a port or group of ports, on its own or on an application made before it by the concerned parties.

## 2. ROLE AND OVERALL APPROACH

2.1. TAMP shall rationalize the tariff structures and streamline tariff setting system.

2.2. In prescribing tariff, TAMP will be guided by the following:

- (i). Safeguarding the interest of shippers/consignees and other port users.
- (ii). Ensuring just and fair return to ports.
- (iii). The factors which will encourage competition, economical use of resources, efficiency in performance and optimum investment.
- (iv). The established costing methodologies (including cost plus approach) and pricing principles.
- (v). The policy directions issued by the Central Government under section 111 of the MPT Act.
- (vi). Ensuring transparency and participative approach while discharging its functions.
- (vii). Tariff leverage will be used to improve operational efficiency of the ports.
- (viii). Overall long term objective will be to move to competitive pricing and to push performance of Indian Ports to internationally competitive levels.

2.3. TAMP will normally apply uniform norms, concepts, principles and approach of tariff setting at all ports.

2.4.1. TAMP will continue with the existing portwise Cost Plus return on capital employed approach. Attempts will be made to evolve normative cost of each component of port operations. In order to encourage cost reduction due to improvement in efficiency / productivity of the same operator, at the time of every periodic review of tariff, the actual cost reduction achieved due to efficiency improvement in the previous cycle will be considered. The benchmark for efficiency will be the average of the past performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff validity cycle. This would, therefore, naturally exclude any comparison of an operator at a terminal with that of the same or different operators at other terminals whether or not in the same port. Only 50% of such cost reduction will be considered in the relevant estimates of expenditure to be relied upon for fixing tariff for the succeeding tariff validity period. It is noted that this approach may result in the quantum of ROCE exceeding the maximum permissible limit set in these guidelines elsewhere and no moderation thereof will be effected.

### Illustration :

Let us assume expenditure on item 'A' is reduced from the earlier level of Rs 1000/- to Rs 900/- and it was established that this cost reduction was due to efficiency improvement. For estimation of expenditure under item 'A' for the next tariff cycle, the base will be considered as Rs 950/- [ 900+50% of (1000-900)] and not Rs 900/-.

2.4.2. TAMP will examine the reasonableness of the costs and investments to ensure that inefficiencies, uneconomic uses/practices or excesses are not passed on to users.

2.5.1. Traffic projections should be in line with the projections in the five year / annual plan and the current / expected growth. Income projections should be made accordingly taking into account effect of foreign exchange fluctuations on income from dollar denominated tariff items. The expenditure projections should also be in line with traffic adjusted for price fluctuation with

reference to current movement of Wholesale Price Index for All Commodities announced by the Ministry of Finance, Govt. of India.

- 2.5.2. One time expenses such as, arrears of wages/pension, VRS compensation, contributions to Pension Fund for past liability, etc. will not be allowed as admissible cost while determining the tariff. If it is found that the accumulated surpluses / reserves other than specifically earmarked funds or provisions made cannot adequately cover them or for any other justifiable reasons, a special rate for a limited period may be prescribed to meet such liabilities.
- 2.6.1. Cost of manpower rendered surplus due to change in cargo mix or technological changes be apportioned against non-traffic revenue sources like (a) estate rentals / premium, (b) accumulated reserves, etc. The balance of surplus manpower cost, if any, will be allowed to be spread over all the traffic revenue in a transparent manner.
- 2.6.2. Manning scales / Datum for different services / operations will be reckoned at the levels followed by ports based on various settlements. With the technological changes in operations, the major port trusts should take necessary action to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. In the case of private terminal operators, the relevant provisions in the Concession Agreement and policies of the Government will be applicable.
- 2.6.3. When cargo-handling equipment, floating craft and other assets are replaced by any port trust, the tariff for such assets will be fixed considering the least cost option between the actuals and the expenses that may be incurred if the equipment/craft/other assets were to be hired and operated. Likewise, the ports have to examine on continuous basis cost based analysis for getting the repairs done in-house vis-à-vis outsourcing on case-to-case basis.
- 2.7.1. For the purpose of depreciation of assets, straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act will be allowed in the case of port trusts. In the case of private terminals, depreciation will be allowed, on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher.
- 2.7.2. In the case of private terminals, if the assets are replaced during the concession period in accordance with the Agreement, depreciation of the entire capital cost will be allowed over the remaining concession period if (i) assets would have residual life at the end of concession period and (ii) no compensation is payable by the landlord port to licensee when such assets are taken over at the end of the concession period.
- 2.8.1. 'Royalty/Revenue share' payable to the landlord port by the private operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Govt. in the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dt. 29<sup>th</sup> July 2003. In those BOT cases where bidding process was finalised before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue sharing as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty / revenue share not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. This would, however, be allowed for the period upto which such likely loss will arise. This would not be applicable if there is provision in the concession agreement on treatment of 'Royalty/Revenue share'.
- 2.8.2. The 'Technical Services Fee' payable by the private terminals to their promoters or to their 'associate entity' (as defined under section 92 (A) of Income Tax Act as amended from time to time) will not be considered as admissible item of cost for tariff purposes if its reasonableness is not established applying the yardstick of 'arms length relationship'.
- 2.8.3. The revenue share/royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow

Account for the purpose of creation and / or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. The accruals in this Escrow Account will not be treated as revenue of the port trust for tariff fixing exercise. The investment made out of this Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. Provided that the entire accrual will be taken as revenue of the port trust for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time.

- 2.9.1. Return will be allowed on Capital Employed (ROCE), both for Major Port Trusts and Private Terminal Operators, at the same pre-tax rate, fixed in accordance with the Capital Asset Pricing Model (CAPM). Key parameters that determine the Cost of Capital under CAPM are -
- (i). the Risk Free Rate (Rf) based on the transaction - weighted yields on Govt. of India Bonds having a residual maturity of 10 years considered over the period July - Dec., 2004, viz, 6.35%.
  - (ii). the Market Risk Premium (Rm -Rf) based on the a review of the various methods for calculating the risk premium in India's context, presently estimated at 7.15%;
  - (iii). the Equity Beta (Be) based on the review of the asset Betas of port sector and other domestic sector companies, presently estimated at 0.84;
  - (iv). the Debt Risk Premium (Rd) based on the risk profile of the port sector as assessed, presently considered at 5.55% as 'investment grade';
  - (v). the Debt : Equity ratio for the industry, presently factored as 1 : 1; and
  - (vi). the Corporate tax rate applicable as per the Income Tax Act and rules there under.
- 2.9.2. The rate so fixed, presently 15% per annum, will be reviewed and revised if necessary, at the beginning of the financial year, i.e. in April every year, in the light of changes in the key parameters. If the resultant variance is less than 1%, the existing rate will continue unaltered.
- 2.9.3. Capital Employed will comprise Net Fixed Assets (Gross Block minus Depreciation minus Works in Progress) plus Working Capital.
- 2.9.4. Working Capital means Current Assets (excluding of Cash/deposit balances of funds) less Current Liabilities.
- 2.9.5. Reasonableness of capital base will be assessed. Cost of fully commissioned Business assets that can be directly identified as created for the port business, and in use will only be considered while computing allowable depreciation and return on capital employed.
- 2.9.6. Reasonableness of fresh investments made/proposed for creation of capacity will be assessed on the basis of (i) reduction in unit operating costs, if any; (ii) additional traffic/business generated / projected, (iii) improvement in operational efficiency (iv) a combination of any or all of these factors. Project / Feasibility report relied upon by Government / Port Trust Boards / Financial Institutions will be referred to, if necessary.
- 2.9.7. On the cost of Business-related assets/facilities, (like quarters/school/ hospital for port employees) which may not be directly used in the business but which have been created for supporting the business, return will be allowed only at the risk free rate. Variable and fixed operating expenses on such assets will be considered as admissible cost for tariff purposes.
- 2.9.8. Social obligation assets/facilities not directly or even indirectly related to port operation but created to meet the social obligations / needs of the community at large of the location at which

port is situated, such as stadium, road widening, street lighting and those assets created to discharge other non-port functions like municipal functions will not qualify for any ROCE. If more than 75% of users of any social obligation asset created are port employees, such asset will be categorised as business-related asset. Even variable and fixed operating expenditure thereon will be allowed as cost for tariff purposes only for a limited period so that efforts to make activities self-sustaining are forthcoming.

- 2.9.9. TAMP will examine the reasonableness of the various items of Working Capital, like, inventory, sundry debtors, cash balances, etc., to ensure that it is not unjustifiably expanded and will, from time to time, set limits up to which such balances will be considered admissible for computing working capital and return thereon. To start with, limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. This, however, will not be applicable for customized spares. Insurance spares shall be part of the equipment procurement cost. Limit on sundry debtors balances will be two months' Estate income & Railway Terminal charges payable by Indian Railways and the limit on cash balances will be one month's cash expenses.
- 2.9.10. Return allowed will be linked to the utilisation factor of the capacity of the port/terminal as assessed by them considering the berth length and other facilities / equipments provided. In line with the Government policy of ports maintaining spare capacity to avoid congestion and timely development of additional facilities, maximum permissible Return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. When the capacity utilisation is found to be in the region of 50% to 60%, a decision on pro-rata reduction in the maximum permissible return to be allowed will be decided on case to case basis after analysing the factors leading to capacity under utilisation. The method of determining designed capacity of ports will be standardised.
- 2.9.11. In the case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.
- 2.10. Differential tariff scheme, if proposed by the port or private operator, will be entertained after analysing the factors leading to congestion or under-utilization of facilities, etc.
- 2.11.1. Bearing in mind the *quid pro quo* principle, tariff/charges leviable shall be commensurate with the services rendered / facilities provided.
- 2.11.2. The cross-subsidies or subsidies in the major ports are not subsidies in the economic sense but arise for meeting deficit in the operating costs and return on capital employed of the concerned activities/sub-activities.
- 2.11.3. A port may propose tariff for any sub-activity/service/facility lower than the permissible cost plus rates. TAMP will not allow increase, in the tariff for any other activity or sub-activity/service/facility showing surplus if such increase is sought to prescribe lower tariff for other any sub-activity/service/facility or otherwise.
- 2.11.4. Cross-subsidisation in cases where it has to continue – totally or partially – shall be governed by total transparency and shall be restricted with the objective to ultimately phasing it out. *The requirement of cross-subsidisation as a result Govt. policy would be accepted.*
- 2.11.5. Estate activity, privatisation proceeds and investment income can be contributor to meeting the deficit in the port operations in the short term. Efficiency improvement and cost reduction, including rationalisation of manning scales, need to be addressed in the long term.
- 2.11.6. Accordingly, the financial position of the port as a whole and for each activity as also sub-activity will be considered while determining the need and extent of revision in tariff necessary

and to ensure that the surplus sub-activity/service/facility is not burdened beyond the existing level while proposing relief /lower tariff for some sub-activity/service/facility.

- 2.11.7. In the context of the current general trend towards elimination of hidden subsidies, fixation of tariff based on the principle of 'what traffic can bear' shall be eventually phased out – over a fixed time frame as may be specified for each port based on their proposal and main activities will be made self-sustaining.
- 2.12. When a new facility is commissioned or existing facilities are privatised by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation whereafter revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations.
- 2.13. The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50 % of the benefit / loss already accrued will be set off while revising the tariff.
- 2.14. The cost of repairs to damages to port property caused by users during the course of normal port operations, if covered from insurance of the property either with outside agency or internally by the Port, the premium payable to the insurance company or contribution to Insurance Fund will be considered as an item of cost for the purpose of tariff computation. The actual cost of damage repairs of such property to the extent admitted by the Insurance Company will not be considered as an admissible item of cost. Likewise, in the event of replacement of such assets due to total damage, return will be limited to the capital cost incurred less amount recovered from insurance.
- 2.15. Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
- 2.16.1. The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ports may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- 2.16.2. The ports may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- 2.16.3. The ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- 2.17.1. Whenever a specific tariff for a service / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal.

- 2.17.2. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- 2.17.3. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s).
- 2.17.4. The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- 2.18.1. Users shall pay interest on delayed payments and the port shall pay interest on delayed refunds at the same rate.
- 2.18.2. The rate of interest will be 2 % above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
- 2.18.3. The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
- 2.18.4. The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- 2.19.1. All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
- 2.19.2. The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- 2.19.3. A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

### **3. PROCEDURAL ISSUES**

#### **3.1. FORMULATION AND SUBMISSION OF PROPOSALS**

- 3.1.1. The proposals for fixation of tariffs, along-with conditionalities governing them, for services rendered or facilities provided as well as the charges for use of properties and assets, shall be formulated, in accordance with these guidelines as amended from time to time, in such formats with such supporting details as may be prescribed by TAMP.
- 3.1.2. TAMP will prescribe a timetable specifying when each port should submit tariff proposal for review/revision. Till such a timetable is prescribed, proposals for revision of existing tariff shall be forwarded at least 3 months before these are due for revision. Major Port Trusts, including Private Terminal Operators will be duty bound to send proposal for fixation of tariff within the prescribed time frame. In case of failure on their part to do so, TAMP may for good and sufficient reasons to believe that interests of users are to be protected and / or to rationalise tariff arrangements commonly at ports, *suo motu*, initiate proceedings in any tariff matter, review and, if necessary, revise the tariffs. In such proceedings, opportunity of hearing will be given to the concerned ports.

- 3.1.3 The Major Port Trusts, including Private Terminal Operators at such ports shall initiate tariff proposal and forward the same to TAMP atleast three months before these are due for revision. The Private Operators can submit their tariff proposals directly to TAMP with a copy to the landlord port trust for information.
- 3.1.4 The Port Trusts may send their proposals with the approval of the Board of Trustees of the Port. The views of the Board of Trustees will be considered provided these are received within two months of submission of the proposals.
- 3.1.5 TAMP will not entertain representations filed by individual users, unless it involves fixation of tariff / Scale of Rates.
- 3.1.6 All tariff items of a port should be generally considered together at one time so that the total burden on users is known.
- 3.1.7 Proposal for fixation of rate for use of a new facility or a new service shall be forwarded to the TAMP at least 3 months prior to the expected date of commissioning of the new facility or service.
- 3.1.8 Tariff once fixed shall be in force for three years unless a different period is explicitly prescribed in any individual case by TAMP or in the past concession agreement. For good and sufficient reasons, ports may propose revision ahead-of-schedule. After the specified validity period is over, the approval accorded will lapse automatically unless specifically extended by TAMP.

## 3.2 PROCESSING OF PROPOSALS

- 3.2.1 The tariff proposal for fixation / revision of rates received will be registered as a case and examined by TAMP.
- 3.2.2 With a view to promote the greatest participation of the greatest number of interested parties, copies of tariff proposals will be forwarded to representative bodies of concerned users and major users of that port for their comments to be received within the stipulated time limit.
- 3.2.3 TAMP will maintain a list of organisations at each port to be consulted on tariff proposals of that port. It will review and update the list from time to time, in consultation with the port.
- 3.2.4 Tariff proposal with all supporting details, as filed by ports, will be circulated as part of the consultative process excepting such details/documents which are requested by the port not to be circulated on the grounds of being commercially sensitive/confidential nature. Such request must adequately explain the reasons for classifying the documents/information as commercially sensitive/confidential and also explain how any irreparable damage will be caused to the port if the request is not acceded to. In any case, traffic projections, consolidated cost statement giving broad details of income / expenditure projections along with the assumptions on which these are based and revised proposed tariff will be circulated to users.
- 3.2.5 As part of the consultative process, if necessary, hearing/s of a case or proposal will be organised, jointly with the port and users of the port, either at the Office of the Authority or at the port.
- 3.2.6 The normal consultative process shall not be followed in a tariff case which is specifically required to be reviewed is to be initiated to implement the Central Government policy directive issued under section 111 of the MPT Act. This would be limited to such items / part of tariff to which directive applies. The normal consultation process shall be followed in respect of such items / part of tariff in respect of which policy directive does not apply.

1065GI/05-8

3.2.7. TAMP will pass speaking orders which shall be published in the Official Gazette as required under the MPT Act, 1963, as amended from time to time.

3.2.8. Unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff orders, revised / modified charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of gazette notification. In exceptional cases retrospective effect may be given for reasons to be recorded.

### 3.3. REVIEW OF ORDERS

3.3.1. Application for review of any tariff order will be entertained to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification in the Official Gazette.

3.3.2. TAMP may, *suo motu*, review its orders, for good and sufficient reasons. In such proceedings normal consultative process will be followed.

## II. TECHNICAL

### 4. CARGO RELATED CHARGES.

4.1. Cargo-related charges shall continue to be denominated in Indian Rupee terms.

4.2.1. Wharfage rates shall be on per unit of either weight or volume of cargo handled than value thereof.

4.2.2. Ad-valorem wharfage rates shall be phased out, over a maximum period of 5 years, after rates for all cargo items are fixed on the basis of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo.

4.2.3. Before classifying any cargo under "unspecified" category under the wharfage schedule, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.

4.3. Concessional tariff will be prescribed for coastal cargoes / containers, as per the policy directions of the Government. It is prescribed that the cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.

4.4. Major ports / private terminals will be encouraged to adopt sliding scale of rates to motivate greater performance by bulk/captive facility operators with a view to attract additional cargo. Within the overall ceiling rates prescribed, ports can decide such tariff scheme on non-discriminatory and objective basis. Tariff increase elsewhere shall not be allowed to off set reduction in revenue, if any, arising due to such volume discount schemes.

4.5. Demurrage / storage charges free days allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port non-working days. The number of free days may, however, be proposed by individual ports.

4.6. If operational area is leased on rental to users, storage charges on containers / demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

4.7.1. Charges for stevedoring activity undertaken, or for supply of on-board labour, by ports will be included in the Scale of Rates of the port.

- 4.7.2. The rates for stevedoring, wherever undertaken by the port as a separate activity, will be prescribed on per tonne basis. Where only on-board labour is supplied, actual wages plus percentage levy will be prescribed. In either case tariff will be linked to productivity.
- 4.7.3. In the wages plus percentage levy system piece-rate payments will also be recovered in addition to actual wages plus percentage levy. Ports should revise the datum and rates of piece-rate scheme from time to time in terms of the National Wage Settlements.

## 5. CONTAINER RELATED CHARGES

- 5.1.1. Generally, a composite box-rate, at the option of the port, will be encouraged for basic container handling services such as Ship-Shore transfer, movement between berth and the yard and lift off/lift on at the yard, with rebate to be allowed when any of these services are not provided. Similar approach will be extended in the case of ICD containers.
- 5.1.2. Performance of stowage and lashing/unlashing of containers would be treated as essential part of operations in the interest of efficiency/safety. Charges therefor can be levied by ports, if they provide the service.
- 5.2. Subject to segregation of cargo-related charges (which have to be rupee-denominated) from the composite box rate, container-related charges will continue to be dollar-denominated in the case of foreign-going vessels and rupee denominated in the case of coastal vessels.
- 5.3. Charges for ship-shore handling and storage of loaded and empty containers will continue to be the same and not different. However, higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services.
- 5.4. While prescribing charges for different sizes of containers, the following ratio will be maintained:

Charge	Containers of Length upto 20'	Containers of Length above 20' but upto 40'	Containers of Length above 40'
Handling Charges	X	1.5 X	2 X
Storage Charges	Y	2 Y	3 Y

- 5.5.1. The handling charges for transshipment containers shall be concessional. Such charges shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. In the case of transshipment of coastal containers, the concession in handling charges prescribed above shall be calculated with reference to the applicable handling charges (which are subject to the concessions specified in clause 4.3 above) for coastal containers for the normal handling operation in loading or unloading cycle.

### Illustration

Let X be the handling charges for normal import or export containers and Y be rate for similar operations in respect of coastal containers (where Y is arrived at based on X after giving the concessions specified in clause 4.3 above).

Handling charges for transshipment containers will not exceed 1.5X in case of ex-im containers and 1.5 Y in case of coastal containers.

- 5.6.1. Wharfage on the containerised cargo should be a fixed lump-sum amount *per TEU* without reference to individual classification in the wharfage schedule.

- 5.6.2. Demurrage can be charged separately on containerised cargo in addition to ground rent (storage charges) on loaded container, only if additional services to such cargo are required to be provided.
- 5.7.1. Charges for power supply and monitoring of reefer containers will continue to be dollar denominated and levied on 4-hourly unit to begin with instead of per 8-hourly basis as at present.
- 5.7.2. Charges for other services to reefer containers shall be levied if the port has rendered the service at the request of users.
- 5.7.3. Premium to the extent of 25% on handling and storage charges can be levied in case of hazardous containers.
- 5.8.1. Free dwell-time (storage) allowed shall be exclusive of Customs notified holidays and port non-working days. The number of free days may, however, be proposed by individual port.
- 5.8.2. Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enter the terminal.
- 5.8.3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- 5.9. Tariff for container handling will be linked to the benchmark levels of productivity, both for gate-side and vessel-side operations. It may provide incentive to the port for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The TAMP will also take into account the contingencies / local factors relevant to the port and seasonal variations while fixing bench mark levels.

**6. VESSEL RELATED CHARGES.**

- 6.1.1. Vessel-related charges for foreign-going vessels will continue to be denominated in dollars and recovered in Indian rupees.
- 6.1.2. However, in case of coastal vessels the vessel related charges should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels. Further, these charges should be denominated and collected in Indian Rupees only and restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates will not be resorted to.
- 6.2. Status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor to decide whether vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Efforts will be made by the Ministry of Shipping in consultation with Ministry of Finance [Deptt. Of Revenue] to get the Customs Act amended for the purpose.
- 6.3. Reduced Gross Tonnage as per the International Tonnage Certificate will be reckoned with for levy of port dues in case of oil tankers with segregated ballast tank.
- 6.4. Pilotage-cum-towage fee will continue to be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience.' Only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.
- 6.5.1. Berth hire charges shall be prescribed by grouping berths having 'comparable services/facilities with rebate for major components of services / facilities not provided.
- 6.5.2. Composite berth hire charges for general cargo or multi purpose berths will continue to include charges for use of wharf cranes (other than special purpose cranes / handling systems) during the course of import/export operations with a provision for grant of rebate if on any occasion no wharf crane could be made available due to breakdown, planned maintenance, or any other reason.
- 6.5.3. Unit for levy of berth hire charges as well as anchorage fee, mooring fee, roadstead charges, etc. which are linked to the duration of stay of a vessel shall be hourly.
- 6.6.1. Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- 6.6.2. There shall be a penal berth hire equal to berth hire charges of one days berth hire charge for a false signal.
- 6.6.3. The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- 6.7. Objective criteria or loading/unloading norms to be achieved shall be specified failing which penal berth hire charges will become payable. The norms will have to take into account cargo type, handling equipment and other facilities at the berth.
- 6.8. Tariff will be linked to the benchmark levels of productivity. It may provide incentive to the port for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. While fixing such benchmark levels, local factors relevant to the port and seasonal variations will be borne in mind.

1065 GI/05-9

- 6.9. Hire charges of equipment / craft need not be specified individually for the concerned equipment / craft; they should be prescribed for a group of craft/equipment based on different capacity ranges.
- 6.10. The unit for levying vessel related charges will be Gross Registered Tonnage (GRT) of the concerned vessel. In case of port dues and berth hire, there will be a single slab of GRT. Pilotage and shifting charges will be prescribed in three slabs as mentioned below:
- (1). Upto 30,000 GRT
  - (2). 30,001 to 60,000 GRT
  - (3). Above 60,000 GRT

A reduction of 20% on the unit rate of the first slab will be effected for the second slab and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab will be effected for the third slab on the incremental GRT.

## 7. REGULATION OF CHARGES LEVIED BY OTHER AUTHORISED SERVICE PROVIDERS

- 7.1. Charges levied by various service providers authorised by the Major Port Trust, under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963, to provide port services specified in clauses (a) to (e) of section 48 ibid shall be regulated by TAMP.
- 7.2. In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust after identifying such authorised services coming under the ambit of tariff regulation.
- 7.3. The Port Trust concerned will ensure, by suitably including necessary condition in the authorisation arrangement that the authorised service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

## 8. LEASE OF PROPERTY

Guidelines issued by Government in these matters from time to time will be followed by TAMP.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/04-Exty.]

## **Annex - I**

### **LIST OF PARTICIPANTS IN THE PRELIMINARY DISCUSSION MEETING ON REVIEW OF GUIDELINES FOR TARIFF REGULATION HELD ON 22 APRIL 2003.**

1. Shri. S. Sathyam, Former Chairman, TAMP.
2. Shri. R.K. Jain, Joint Secretary (Ports).
3. Shri. S.R. Rao, Chairman, Visakhapatnam Port Trust.
4. Shri. P.K. Mohanty, Chairman, Mormugao Port Trust.
5. Capt. A.N.M. Kishore, Managing Director, Indian Ports Association.
6. Shri. P.C. Parida, FA & CAO, Chennai Port Trust.
7. Capt. Nikhil Naik, Regional Manager, P&O Ports.
8. Shri. Sudhir S. Rangnekar, Director, Shipping Corporation of India.
9. Shri. Arun C. Patankar, Principal Advisor, Confederation of Indian Industry.
10. Shri. Mark S. Fernandes, Partner, Sylvester & Co.
11. Shri. Ian Claxton, Managing Director (India & Nepal), APL (India) Private Limited.
12. Shri. K.P. Desai, Executive Director, Seaworld Shipping & Logistics Pvt. Ltd.
13. Capt. Suresh Amirapu, Senior Vice President, United Liner Agencies of India (P) Ltd.

14. Shri. Ashok R. Thakkar, Executive Director, STP Services Pvt. Ltd.
15. Shri. K.V. Krishna Kumar, Director, M/s. K. Ramabrahram & Sons Pvt. Ltd.
16. Shri. R.N. Shetty, Director, Goa Mineral Ore Exporters Association.
17. Shri. S. Sridhar, Secretary, Goa Mineral Ore Exporters Association.
18. Shri. S. Venkiteswaran, Senior Advocate.
19. Shri. Malleswar Rao, Chairman-cum-Managing Director, IMC Limited
20. Shri. Anil Devli, CEO, M/s. Shreyas Shipping
21. Shri. Umesh Vishwekar, Chief Manager, Hindustan Petro Chemicals Ltd.

**Annex - II****LIST OF VARIOUS ORGANISATIONS CONSULTED ON REVIEW OF  
GUIDELINES FOR TARIFF REGULATION****I. Major Port Trusts**

1. Chennai Port Trust
2. Tuticorin Port Trust
3. Visakhapatnam Port Trust
4. Cochin Port Trust
5. Kolkata Port Trust
6. Paradip Port Trust
7. Mumbai Port Trust
8. Kandla Port Trust
9. Jawaharlal Nehru Port Trust
10. Mormugao Port Trust
11. New Mangalore Port Trust
12. Ennore Port Limited
13. Indian Ports Association.

**II. Private Terminal Operators**

14. Nhava Sheva International Container Terminal Limited
15. PSA SICAL Terminal Limited
16. Chennai Container Terminal Limited
17. Visakha Container Terminal Private Limited,
18. ABG Heavy Industries Limited
19. Indian Private Port Terminals Association

**III. Chambers of Commerce and Industry**

20. Calcutta Chamber of Commerce & Industry
21. Bengal Chamber of Commerce & Industry
22. Utkal Chamber of Commerce & Industry
23. Visakhapatnam Chamber of commerce & Industry
24. Madras Chamber of commerce & Industry
25. Southern India Chamber of Commerce & Industry
26. Hindustan Chamber of Commerce

1065 GI/05-10

27. Tamil Chamber of Commerce
28. Tuticorin Chamber of Commerce & Industry
29. Indian Chamber of Commerce & Industry
30. All India Chamber of Commerce & Industry
31. Cochin Chamber of Commerce & Industry
32. Kanara Chamber of Commerce & Industry
33. Goa Chamber of Commerce & Industry
34. Bombay Chamber of Commerce & Industry
35. Indian Merchant Chamber
36. Maharashtra Chamber of Commerce and Industry
37. Gandhidham Chamber of Commerce & Industry

**IV. All India Associations**

38. Indian National Shipowners Association
39. Federation of Indian Exports Organisation
40. All India Shippers Council
41. Federation of Ship Agents' Association of India
42. Confederation of Indian Industry
43. Associated Chamber of Commerce & Industry
44. Federation of Indian Chamber of Commerce & Industry
45. Association of Multimodal Transport Operators of India
46. Container Shipping Lines Association
47. Federation of Freight Forwarders' Association
48. Federation of Indian Mineral Industries Limited
49. Federation of All India Sailing Vessels Industry Association.
50. All India Liquid Bulk Importers & Exporters Association.
51. Indian Chemical Manufactures Association,
52. Society of Indian Automobile Manufactures Association
53. Agriculture Products Export Development Authority
54. All India Rice Exporters Association
55. Chemicals & Allied Products Export Promotion Council
56. Iron Steel Scrap and Ship Breakers Association of India,
57. PHD Chamber of Commerce and Industry
58. Petroleum Federation of India Limited, New Delhi
59. Engineering Export Promotion Council

**V. Steamship / Steamer Agents Association**

60. Association of Shipping Interest in Calcutta
61. Kalinga Steamship Agents' Association
62. Visakhapatnam Steam Ship Agents' Association
63. Chennai & Ennore Port Steamer Agents' Association
64. Tuticorin Steamer Agents' Association
65. Cochin Steamer Agents' Association

66. Mangalore Steamer Agents' Association
67. Mormugao Ships Agents' association
68. Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association
69. Kandla Port Steamship Agents' Association

**VI. Stevedores Association**

70. Master Stevedores' Association
71. Visakhapatnam Stevedores' Association
72. Chennai Port Stevedores Association
73. Tuticorin Stevedore Association
74. United Stevedores' Association of Cochin (Pvt.) Ltd.,
75. Association of New Mangalore Port Stevedores
76. Mormugao Stevedores Association
77. Bombay Stevedores Association Limited
78. Kandla Stevedores' Association Limited

**VII. Custom House Agents' Association**

79. Visakhapatnam Custom Clearing Agents' Association
80. Visakhapatnam Port Clearing & Forwarding Agents Association
81. Chennai Custom House Agents' Association
82. Tuticorin Custom House Agents' Association
83. Cochin Custom House Agents' Association
84. Mangalore Custom House Agents' Association
85. New Mangalore Port Clearing & Forwarding Agents' Association
86. Bombay Custom House Agents' Association
87. Kandla Custom House Agents' Association
88. Calcutta Custom House Agents' Association
89. Calcutta Clearing Agents' Association
90. Goa Custom House Agents' Association
91. Mormugao Handling Agents' Association

**VIII. Major Port Users ( National Level )**

92. Metals and Minerals Trading Corporation
93. State Trading Corporation
94. Steel Authority of India Limited
95. Indian Oil Corporation
96. Food Corporation of India
97. Shipping Corporation of India
98. Central Warehousing Corporation
99. Bharat Petroleum Corporation Limited
100. Hindustan Petroleum Corporation Limited
101. Container Corporation of India
102. Tamil Nadu Electricity Board

103. National Mineral Development Corp. Ltd

**IX. Other users / local Associations / others**

- 104. Eastern India Shippers Association
- 105. Tata Iron & Steel company Limited
- 106. Hind Lever Chemicals Limited,
- 107. Haldia Petrochemicals Limited,
- 108. Steel Authority of India Limited, Visakhapatnam
- 109. Rashtriya Ispat Nigam Limited,
- 110. Southern Petro Chemical Industries Corp. Limited
- 111. Sterlite Industries India Limited
- 112. Tuticorin Port Handling Agents' Association
- 113. Tuticorin Thermal Power Station
- 114. Tuticorin Port Transport and Equipment Owners Association
- 115. Fertilizers And Chemicals Travancore Limited
- 116. Cochin Refineries Limited
- 117. Cochin Port Lease Holders Association
- 118. Mangalore Refinery & Petrochemicals Limited
- 119. Kudremukh Iron Ore Company Limited
- 120. Goa Mineral Ore Exporters Association
- 121. Jindal Vijayanagar Steel Limited,
- 122. Western India Shippers' Association
- 123. J.N.P.T. Liquid Chemicals Berth Users' Association.
- 124. Indian Barge Owners' Association
- 125. Larsen & Toubro Limited.
- 126. Chennai Petroleum Corporation Limited
- 127. Paradip Phosphate Limited
- 128. Mahanadi Coal Fields Limited
- 129. Oswal Chemical & Fertilisers Limited
- 130. National Aluminium Company Limited
- 131. Indian Farmers Fertilisers Cooperative Limited
- 132. Federation of Port Users & Customs House Agents', Kandla
- 133. Kutch Small Scale Salt Manufacturers Association,
- 134. Deloitte Touche Tohmatsu India Private Limited
- 135. TM International Logistics Limited, Kolkata
- 136. EU-Maritime India,
- 137. Ministry of Commerce,

-----